



3 1761 11648934 5



Canadian
Coast Guard

Garde côtière
canadienne

Harbours and
Ports

Havres et
ports

TP 6165

Government
Publications

220

CAI
T60
-P73

HARBOURS AND PORTS




1993 / 1994
ANNUAL REPORT
ON FINANCIAL OPERATIONS

Canada

TABLE OF CONTENTS

	PAGE
FOREWORD	1
I PROGRAM DESCRIPTION	3
II HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS	7
III SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS	11
IV STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1993-94	27
V PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS	29
VI FINANCIAL REVIEW	31





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116489345>

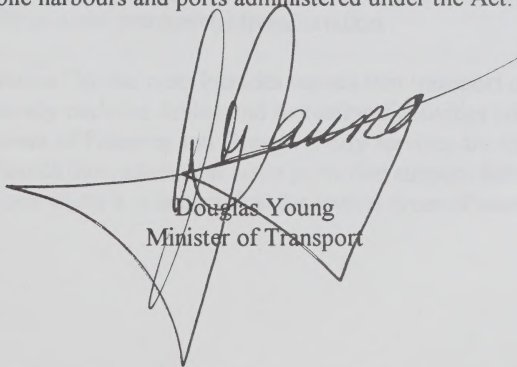
FOREWORD

I am pleased to submit to Parliament this eleventh Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for contributing to regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also critical to the life of many communities and, as such, they will continue to grow and develop as a reflection of the communities they serve.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Canadian Coast Guard. The administration of public ports at the local level is generally provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of many Canadian communities.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Douglas Young
Minister of Transport

I

PROGRAM DESCRIPTION

BACKGROUND

...the Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.

Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

PROGRAM OVERVIEW

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops public port facilities and public harbours at 524 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational activities which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

PORT OPERATIONS

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where few rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide

the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain. These ports not only support local industrial needs; they may be the only transportation alternative when overseas markets must be reached.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital requirements, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

PROGRAM OBJECTIVES

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides ports users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

PROGRAM ADMINISTRATION

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through five regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals are known as Harbour Masters and Wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

USER FEES

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

Harbour dues

- a charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.

Berthage

- a charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.

Wharfage

- a charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.

Storage

- a charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.

Letting

- a rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. The Department deposits all revenues, excluding commissions paid to Harbour Masters and Wharfingers, into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

II

HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS

REGIONAL ACHIEVEMENTS

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1993-94.

Newfoundland Region:

Gross revenues in 1993/94 totalled \$1.7 million; seven of the region's ports accounted for 83% of the revenue.

Over 9.4 million metric tonnes of cargo went through ports administered by the Newfoundland Region.

During 1993 construction began on two major capital projects: LaPoile - wharf reconstruction and Mary's Harbour - wharf extension. Work progressed well on both projects and both are scheduled for completion in 1994. Both projects will greatly improve accessibility to these isolated ports.

Minor capital projects included: St. Lewis, Labrador - loading ramp, Long Pond - waterline construction and McCallum - new freight shed.

Total expenditures on the port maintenance program were \$2.7 million and included a wide variety of projects necessary to maintain facilities in safe operating condition.

Maritimes Region:

Gross revenues for 1993-1994 were \$3,156,146, a decrease of 1.1% from the last year.

The impact of the recession continued, particularly in the forest products sector. Although widespread losses were felt in this area, gains were made in the Strait of Canso area with the reopening of the Point Tupper Oil Terminal.

The replacement of the Transit Sheds at the port of Summerside, PEI, received ministerial approval and construction commenced in early 1994. The project consists of the replacement of two timber transit sheds with a single modern clear span structure of 4,925m².

Industry consultations commenced to attract new business for 1994/95 such as a new ore-emulsion project at Dalhousie, NB; gypsum at Bayside and shipping connected with the future fixed link to PEI.

Laurentian Region:

During the 1993-1994 period, 1.6 million metric tonnes of freight passed through the region's ports, generating total revenues of \$2.5 million, a slight increase over the 1993-1994 figure of \$2.4 million.

Work continued on nine major capital projects involving total expenditures of approximately \$10 million. Four of these projects were completed, namely: the construction of a shed at La Romaine, the reconstruction of the wharf at Les Méchins, the reconstruction of the pierhead and spur wharf at Rimouski and the reconstruction of the wharf at Tête-à-la-Baleine.

Study continued on the development of Gros-Cacouna and on the restoration of the east pier at the port of Rimouski.

Maintenance costs for port facilities required \$5.5 million.

The Laurentian Region initiated "Opération vocation des ports" in 1993-1994. The purpose of this project is to define the future classification of each port with a view to achieving complementary development and avoiding adverse competition. The concept of a St. Lawrence port system is also to be developed.

Central Region:

A major undertaking in 1993/94 was the relocation of Coast Guard Central Region headquarters from Toronto to Sarnia, Ontario. Central Region Harbours and Ports administers and maintains 48 public harbours in Ontario and 2 in Manitoba.

Total revenue realized for the fiscal year was \$2.4 million.

Expenditures on the major capital project to upgrade Pelee Island and mainland ferry terminals was \$8.1 million.

Other major projects included: Goderich North Pier repairs, Owen Sound wharf structural repair, Millhaven wharf repairs and Kingsville dredging. Minor capital projects included Collingwood Contained Disposal Facility and Port Stanley wharf lighting.

A \$5.1 million O&M Port Maintenance program covered repairs and renovations to port facilities in support of commercial marine activity.

Regional Harbours and Ports officials worked to develop partnerships with port communities on the Great Lakes promoting cost sharing to maximize O&M budgets and decrease high costs of port facility maintenance.

Western Region:

Western Region experienced a second consecutive year of business growth during 1993/94, due to the continuing good performance of the coastal marine economy. Gross revenues were up by 5%, totalling \$2.8 million of which 46% was generated by the ports of Victoria and Esquimalt.

The port of Victoria remains the principal cruise vessel and high speed, foot passenger ferry terminus on Vancouver Island.

Through a tri-partite refurbishment project, the City of Victoria, Province of B.C. and the Federal Government jointly spent \$1.3 million to provide centralized passenger handling services for the fast ferry lines to Washington State.

Repairs to port facilities involved over 70 marine engineering projects, with expenditures of \$3.2 million.

The Region operated and administered 23 Public Harbours and 142 Public Port facilities in the Northwest Territories, Saskatchewan, Alberta and British Columbia in support of a safe and responsive transportation system.



Canadian
Coast Guard

Garde côtière
canadienne

With the compliments of
avec les hommages de

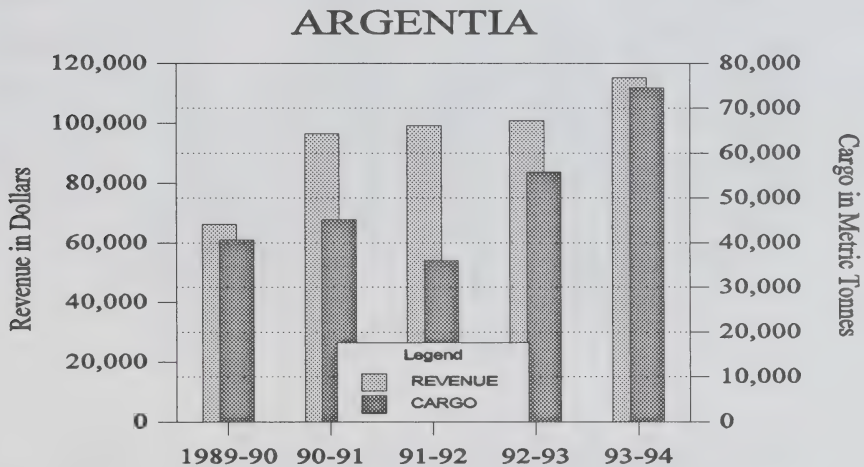
D.N. Morrison

III

SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

ARGENTIA, NEWFOUNDLAND

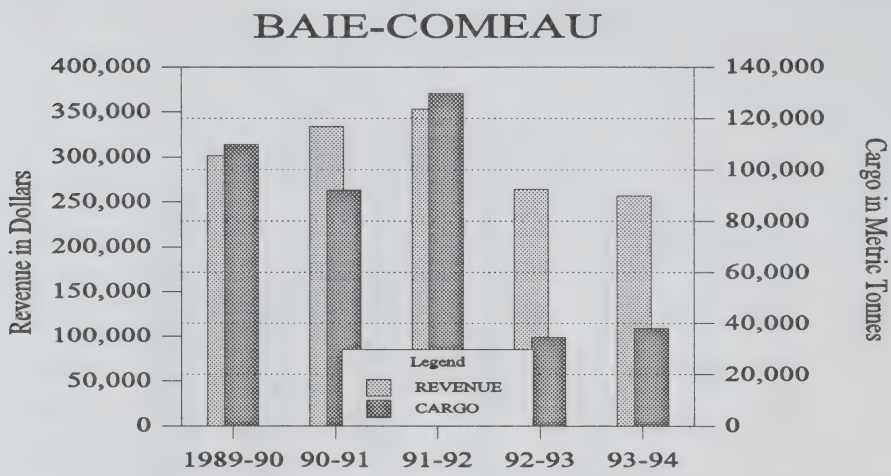
The port of Argentia is located on the east side of Placentia Bay, approximately 130 km from St. John's. The port, offers an ice-free, deep-water harbour and features two public wharves; one no longer in use and the other is for fleet use. The fleet dock has 635 m of docking face and is 18.8 m wide, with depths alongside ranging from 7.9 m to 8.5 m. The port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipe line. Argentia plays a major role in the export of fish to international markets, and the import of salt.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	115,160	1993	74,613
1992-93	100,875	1992	55,856
1991-92	99,075	1991	35,984
1990-91	96,393	1990	45,224
1989-90	66,178	1989	40,672

BAIE-COMEAU, QUÉBEC

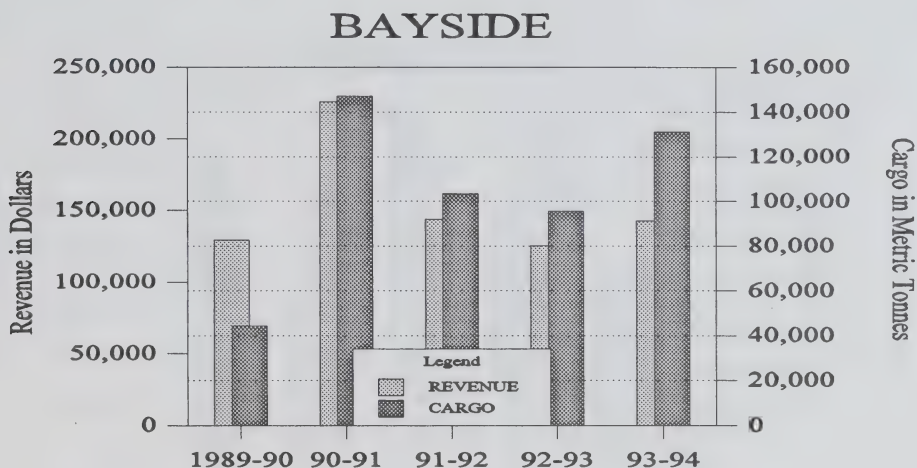
The port of Baie-Comeau is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 km downstream from Québec City. A transshipment port for grain and an export port for newsprint and aluminum, Baie-Comeau features almost 1,000 m of private docking facilities. These include a grain terminal with elevator capacity for approximately 364,000 t of wheat. The port also features a public wharf with 585 m of docking face with depths ranging from 7.0 m to 9.0 m. Baie-Comeau is navigable 12 months a year.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	257,063	1993	38,075
1993-94	264,421	1992	34,473
1991-92	353,007	1991	129,698
1990-91	333,981	1990	92,111
1989-90	301,296	1989	109,810

BAYSIDE, NEW BRUNSWICK

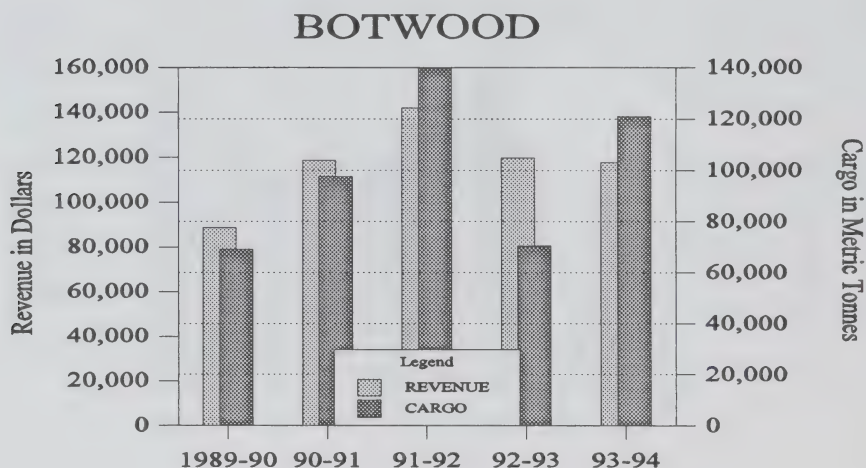
The port of Bayside is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 km northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one public wharf that has a berth length of 242 m and a water depth of 8.5 m. Bayside is ice-free and open to year-round navigation.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	142,651	1993	131,222
1992-93	125,297	1992	95,491
1991-92	143,512	1991	103,377
1990-91	225,967	1990	147,084
1989-90	128,981	1989	44,234

BOTWOOD, NEWFOUNDLAND

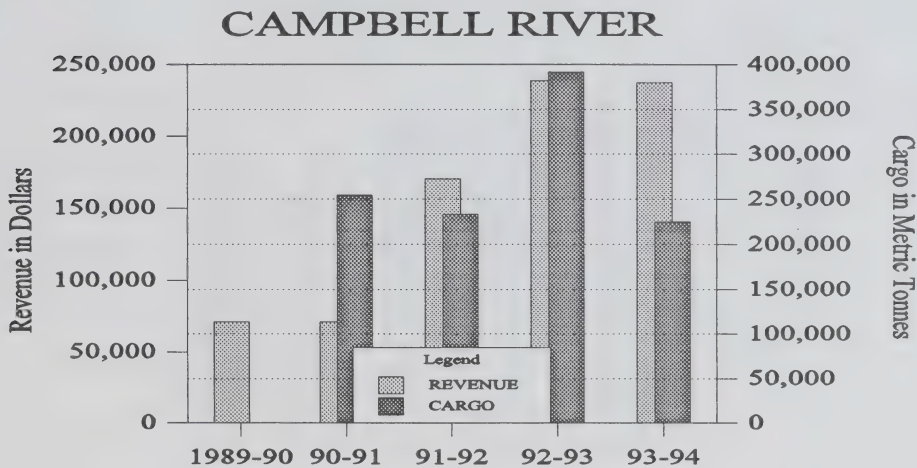
The port of Botwood is located on the northeast coast of Newfoundland in the Bay of Exploits, 37 km from the town of Grand Falls. The port supports Grand Falls' pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals that handle newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52 m by 10 m finger pier. The other, a transit wharf, is an 83 m marginal wharf with a 1,281 m² transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance during the winter months.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	117,755	1993	120,932
1992-93	119,892	1992	70,402
1991-92	141,975	1991	139,987
1990-91	118,720	1990	97,663
1989-90	88,693	1989	69,005

CAMPBELL RIVER, BRITISH COLUMBIA

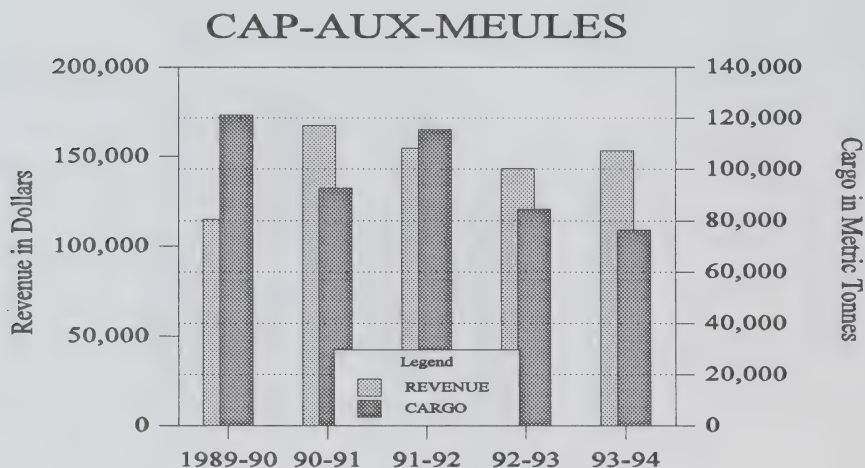
The port of Campbell River is located on the east coast of Vancouver Island, situated midway between Cape Scott and Victoria. The harbour supports a resource-based economy, catering to deep-sea vessels primarily carrying coal, pulp, paper, lumber and ore concentrates. Several facilities are located in the Campbell River area, including: a Department of Fisheries and Oceans facility, a ferry service, two private deep-sea wharves, several small private ports for barge activity, and the only public industrial port facility located at Middle Point.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	237,333	1993	225,000
1992-93	238,765	1992	391,967
1991-92	170,365	1991	233,120
1990-91	71,261	1990	254,153
1989-90	71,052	1989	N/A

CAP-AUX-MEULES, QUÉBEC

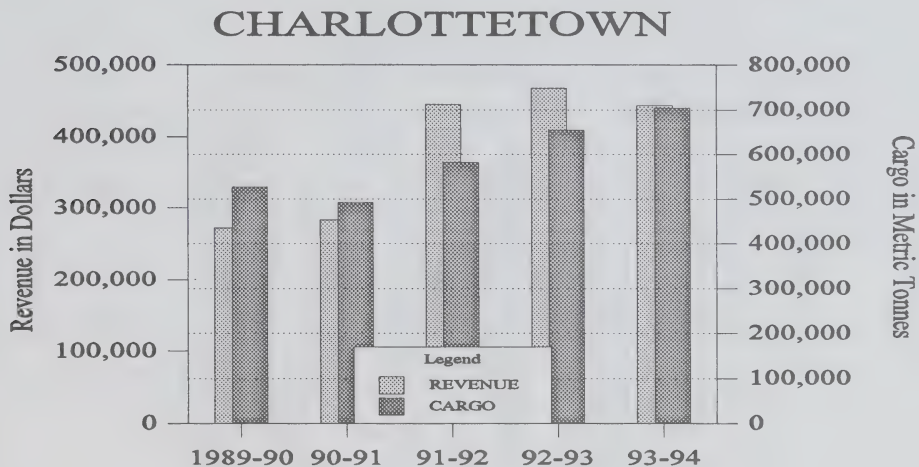
The port of Cap-aux-Meules is located on the eastern coast of Ile de Cap-aux-Meules (Grindstone Island) and plays an important role in the resupply of the Iles-de-la-Madeleine. The port is well protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 m long, the other 90 m long, ending in a 28.8 m wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	153,213	1993	76,421
1992-93	143,147	1992	84,359
1991-92	154,620	1991	115,432
1990-91	167,324	1990	92,536
1989-90	114,947	1989	121,221

CHARLOTTETOWN, PRINCE EDWARD ISLAND

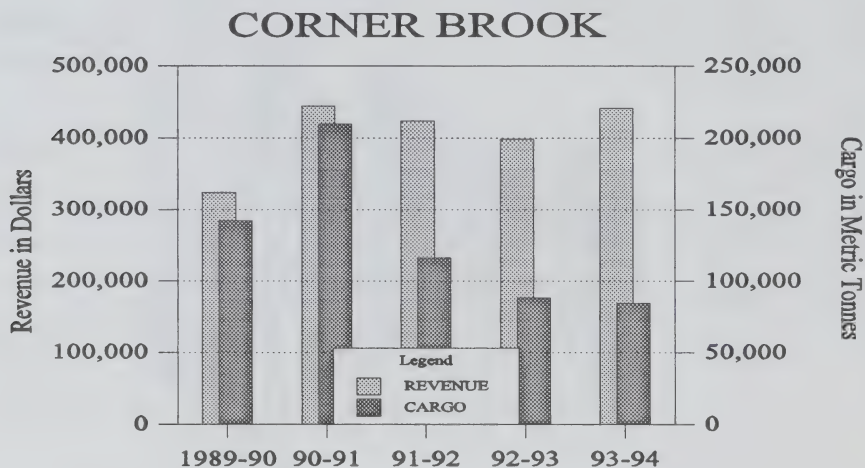
The port of Charlottetown is located on the west bank of the Hillsborough River on the south coast of Prince Edward Island. Charlottetown, the principal port on P.E.I, features: one public marine terminal with over 400 m of dock face, and over 2,300 m² of warehousing; two private tanker terminals and a Canadian Coast Guard base.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	443,255	1993	704,130
1992-93	467,592	1992	653,748
1991-92	445,016	1991	581,960
1990-91	283,526	1990	491,948
1989-90	271,957	1989	526,285

CORNER BROOK, NEWFOUNDLAND

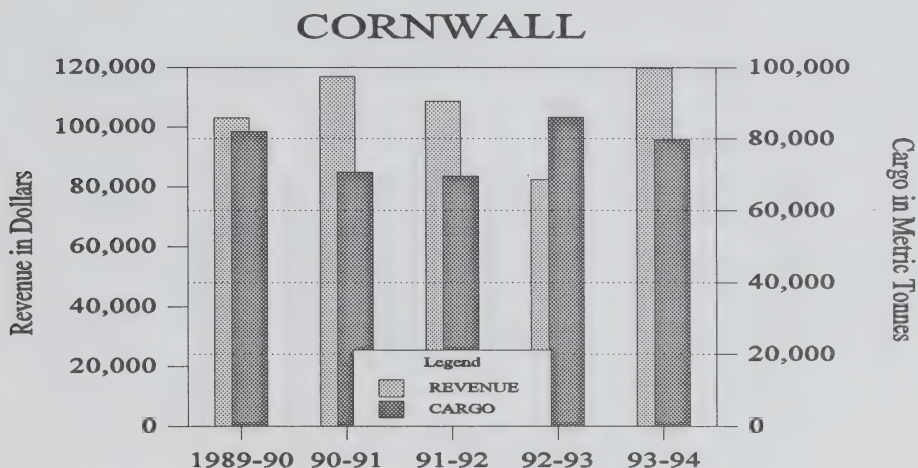
The port of Corner Brook is located on the south shore of the Humber Arm about 35 km from the Gulf of St. Lawrence. The port supports the city of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503 m long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361 m long public wharf upgraded to handle container traffic and a 2,436 m² public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional ice-breaker assistance.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	441,784	1993	84,603
1992-93	398,355	1992	88,441
1991-92	423,839	1991	116,303
1990-91	444,438	1990	209,676
1989-90	323,954	1989	142,127

CORNWALL, ONTARIO

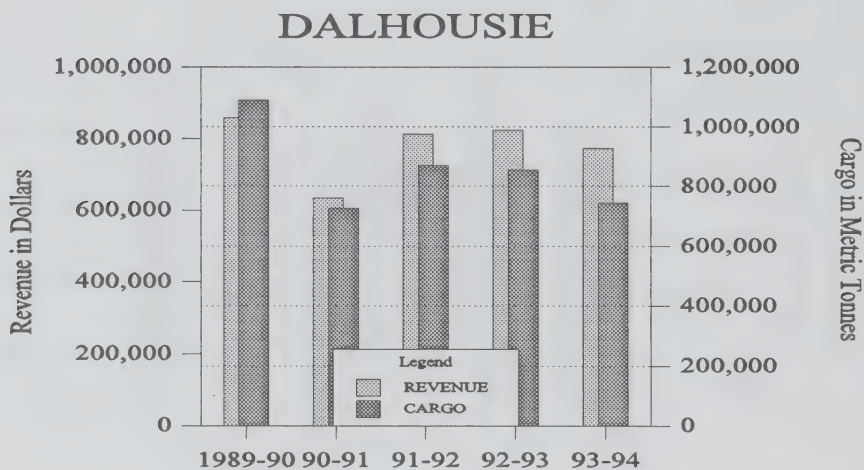
The port of Cornwall is located on the north shore of the St. Lawrence River, 120 km west of Montreal. Its primary role is to support the bulk needs of the local synthetic fibre plant and paper mill. The port features one public wharf, 175 m long with depths of 8.2 m, and private tank farms with extensive storage for liquid products. The navigation season runs from mid April to mid-December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	119,841	1993	79,796
1992-93	82,278	1992	86,006
1991-92	108,619	1991	69,538
1990-91	116,883	1990	70,708
1989-90	102,975	1989	82,057

DALHOUSIE, NEW BRUNSWICK

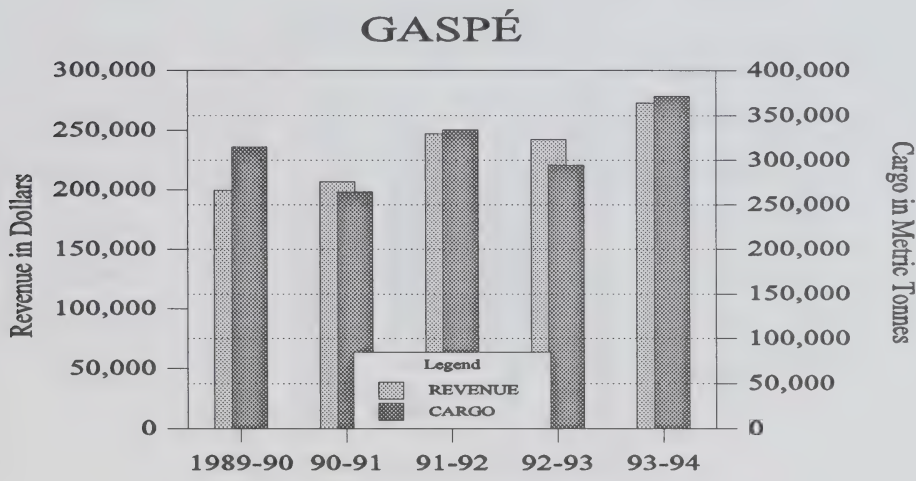
The port of Dalhousie is located in the Bay of Chaleur at the mouth of the Restigouche River, on the northern border of New Brunswick. Dalhousie is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 m of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 m² of warehousing, and a ferry terminal. Dalhousie is navigable year round with ice-breaker support.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	773,000	1993	744,195
1992-93	824,336	1992	855,496
1991-92	812,292	1991	870,939
1990-91	633,038	1990	725,898
1989-90	858,888	1989	1,089,992

GASPÉ, QUÉBEC

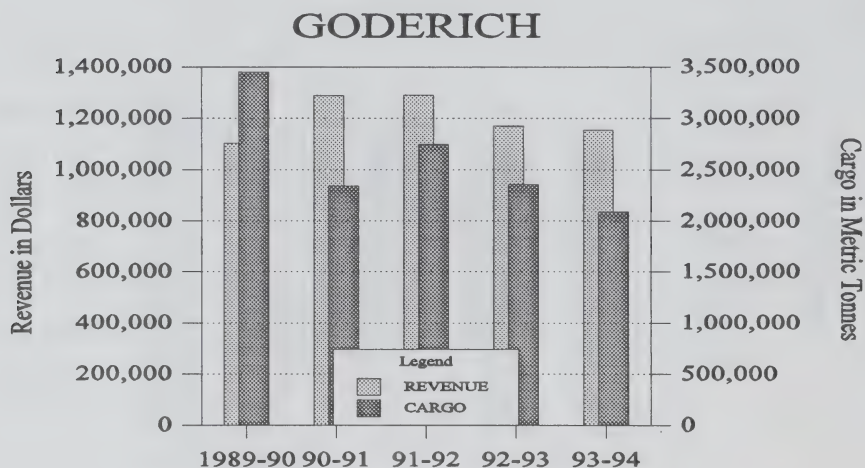
The port of Gaspé, is considered one of the best natural harbours in Eastern Canada. Situated behind a sand barrier inside the Bay of Gaspé, the port is well protected with an adequate depth to service commodity traffic. The public port facility consists of a wharf 234 m long, 23.4 m wide with a 12 m depth at the head. Three mooring stations provide accommodations, at various depths, for most vessels. Main activities at Gaspé are the export of sulphuric acid and fish, and the import of copper concentrates and petroleum products.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	272,961	1993	371,511
1992-93	242,465	1992	294,495
1991-92	247,303	1991	334,148
1990-91	206,933	1990	264,589
1989-90	199,871	1989	314,871

GODERICH, ONTARIO

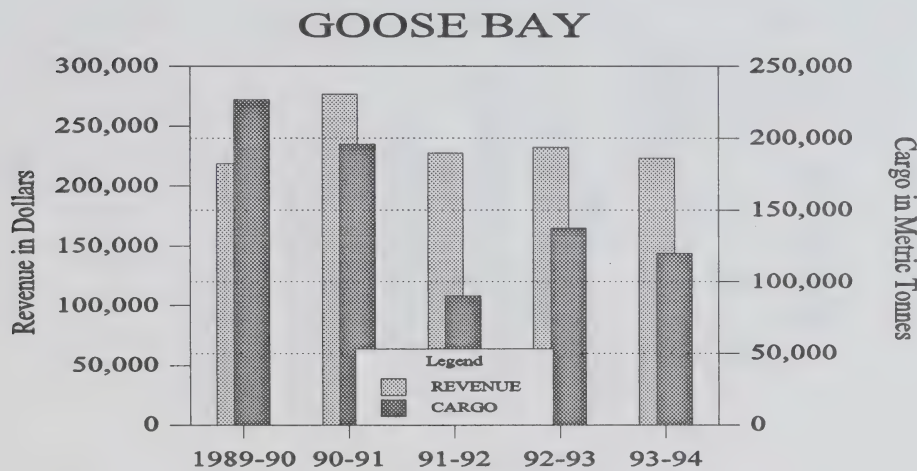
The port of Goderich, situated on the eastern shore of Lake Huron at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 m of berthage at one private and five public wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 m to 7.3 m. Private grain elevators with a capacity of 129,000 t of wheat are available under contract. The navigational season runs mid April to late December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	1,154,184	1993	2,088,180
1992-93	1,170,560	1992	2,358,316
1991-92	1,291,063	1991	2,747,946
1990-91	1,288,622	1990	2,342,113
1989-90	1,103,336	1989	3,447,881

GOOSE BAY, LABRADOR

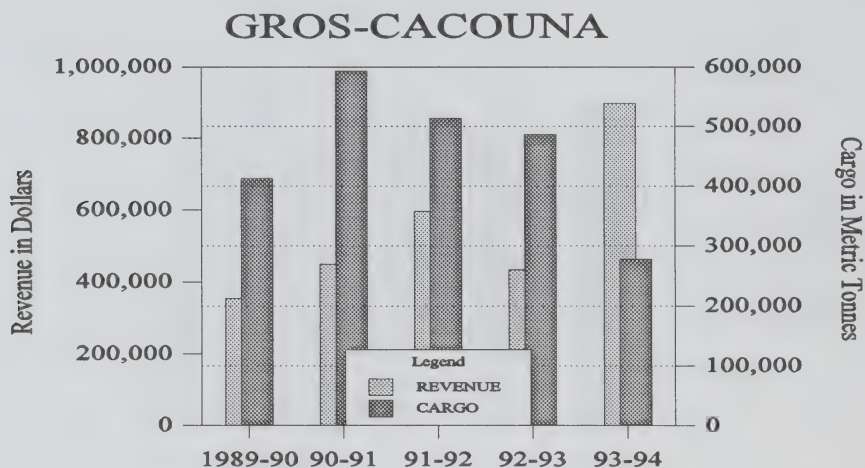
Goose Bay, the largest urban centre in Labrador, is situated in Terrington Basin at the west end of Lake Melville approximately 256 km from the east coast. The port of Goose Bay functions primarily as the cargo distribution centre for the isolated communities on the Northern Labrador coast. The facilities at the port consist of a main dock (marginal wharf) with a freight shed of 1,625 m², and the west dock (finger pier). Main activities at the port include: the handling of oil products, Marine Atlantic Inc. "Ro-Ro" and container traffic and transhipment of freight to Northern Labrador.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	223,313	1993	119,742
1992-93	232,153	1992	137,325
1991-92	227,693	1991	90,102
1990-91	276,755	1990	195,752
1989-90	218,543	1989	226,702

GROS-CACOUNA, QUÉBEC

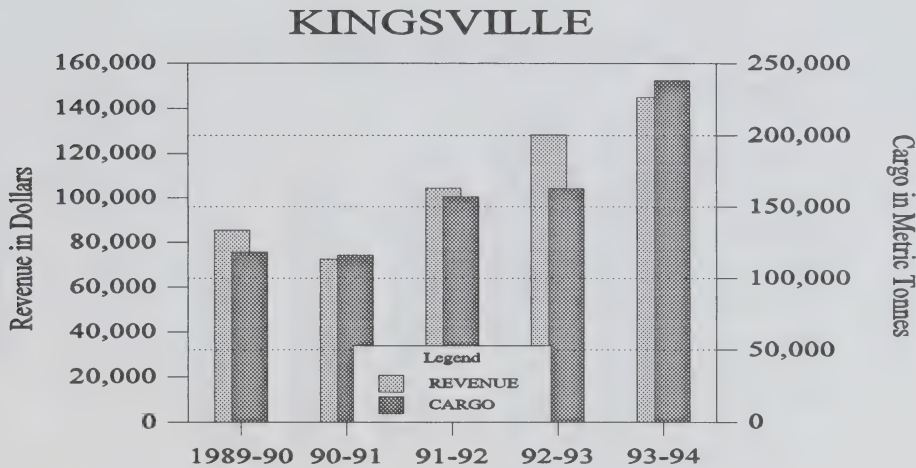
The port of Gros-Cacouna is located on the south shore of the St. Lawrence River, about 190 km downstream from Québec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally-produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 240 m long public wharf, and a 2,800 m² warehouse. All of Gros-Cacouna's port traffic is accommodated at the public wharf and is navigable year round with occasional ice-breaker assistance.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	898,308	1993	277,665
1992-93	433,087	1992	485,704
1991-92	595,702	1991	512,917
1990-91	448,905	1990	592,777
1989-90	354,261	1989	412,642

KINGSVILLE, ONTARIO

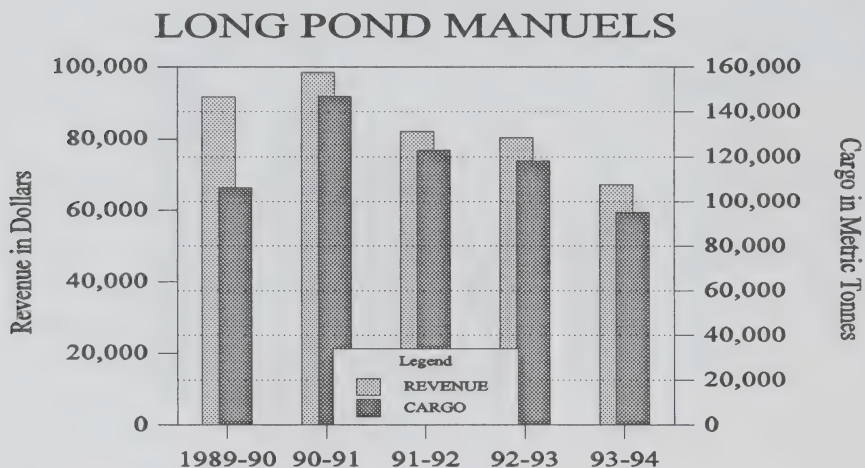
The port of Kingsville is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 km southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 390 m public wharf, and a 272 m ferry wharf. The port is navigable from April to December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	144,889	1993	238,119
1992-93	128,162	1992	162,641
1991-92	104,261	1991	156,914
1990-91	72,487	1990	116,037
1989-90	85,323	1989	118,317

LONG POND MANUELS, NEWFOUNDLAND

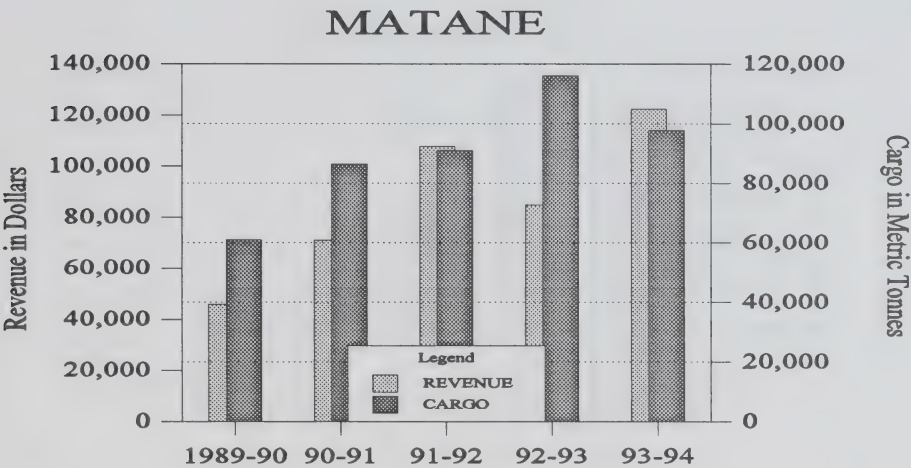
The port of Long Pond Manuels is located on the south shore of Conception Bay, 35 km west of Cape St. Francis and approximately 20 km west of St. John's. It is a bulk port primarily engaged in the export of the mineral pyrophyllite, and the import of petroleum products, grains and cement. All of this traffic is accommodated at the 245 m public wharf. The navigational season runs year round with occasional ice-breaker assistance in early spring.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	67,179	1993	95,158
1992-93	80,324	1992	118,169
1991-92	82,075	1991	122,849
1990-91	98,363	1990	146,815
1989-90	91,631	1989	106,163

MATANE, QUÉBEC

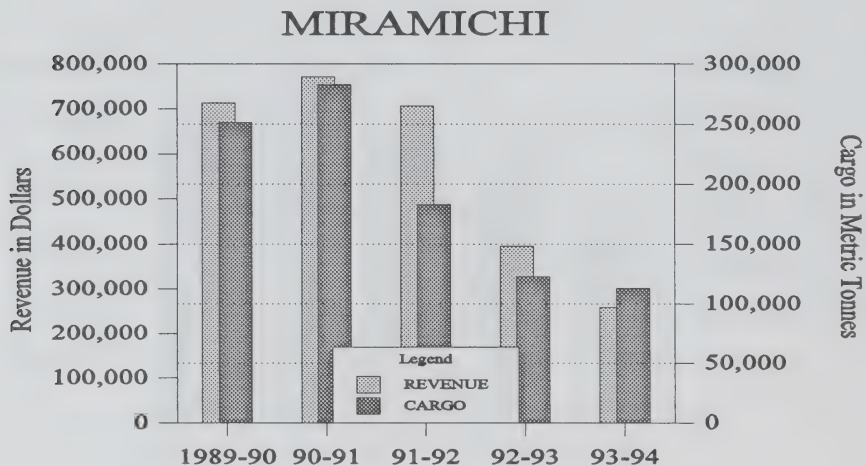
The port of Matane is located on the south shore of the St. Lawrence River, 400 km downstream from Québec City. Its primary role is to ship local pulpwood to domestic markets in Limoilou and La Baie. The harbour at Matane enables deep-water access and is formed by two breakwaters. Port facilities include a provincial ferry wharf, a rail ferry wharf linking Matane with Godbout and Baie-Comeau, a marginal public wharf 160 m long, and a public finger pier with 210 m of docking face.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	122,417	1993	97,702
1992-93	84,734	1992	116,084
1991-92	107,672	1991	90,944
1990-91	71,067	1990	86,408
1989-90	45,986	1989	61,093

MIRAMICHI, NEW BRUNSWICK

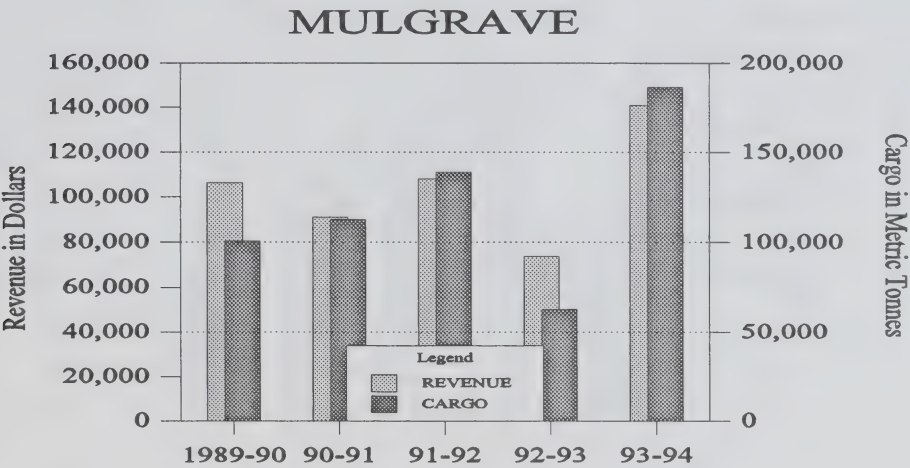
The port of Miramichi is located on the Miramichi River, 45 km inland from the Gulf of St. Lawrence. Facilities at the port include: two public wharves, one for woodpulp and one limited to fishing traffic, five marine terminals including a 313 m public wharf, two tanker terminals and two additional wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round with occasional icebreaker assistance. In 1992-93, the ports of Chatham and Newcastle were combined to form the public port of Miramichi.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	258,566	1993	113,151
1992-93	394,911	1992	122,796
1991-92	706,519	1991	182,934
1990-91	771,629	1990	282,783
1989-90	713,479	1989	251,236

MULGRAVE, NOVA SCOTIA

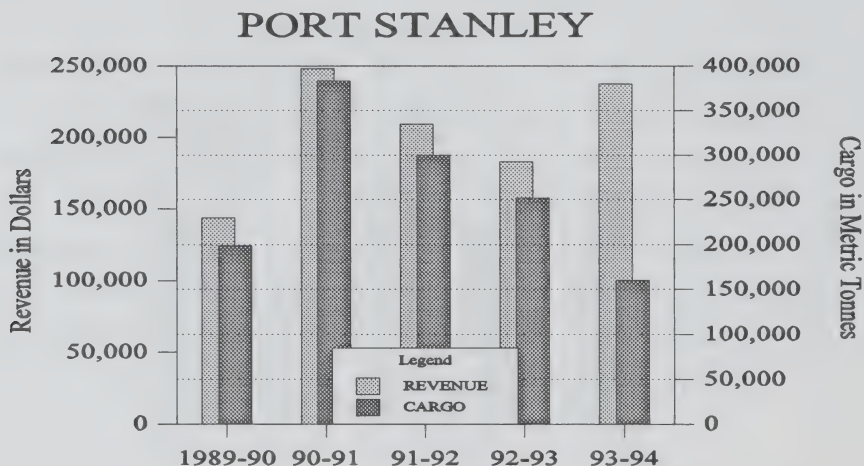
The port of Mulgrave is located in the Strait of Canso, 280 km northeast of Halifax. Mulgrave features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves; two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 m long with depths alongside of 9.6 m. It also has 1,400 m² of public warehouse.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	140,998	1993	186,270
1992-93	73,593	1992	62,867
1991-92	108,203	1991	138,875
1990-91	90,978	1990	112,372
1989-90	106,335	1989	100,509

PORT STANLEY, ONTARIO

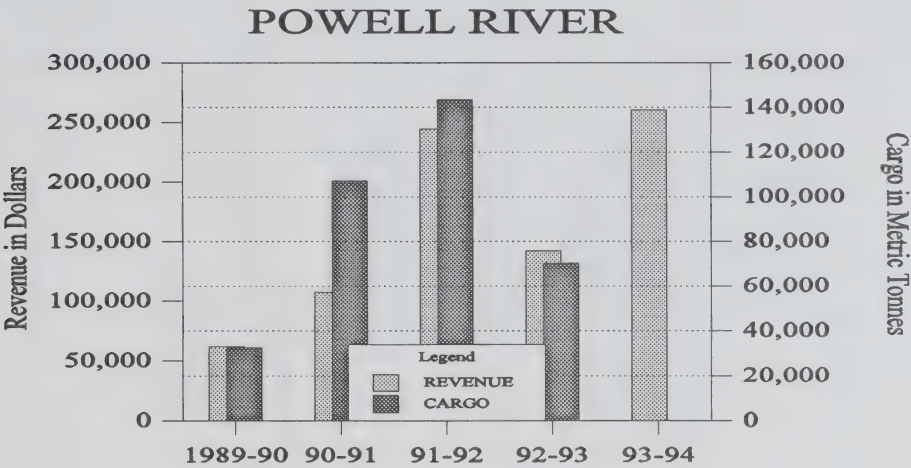
Port Stanley is located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, and features 1,345 m of dockage. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. Facilities at the port include a grain elevator and silos that can store 17,000 t of wheat. It also has an 836 m² public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer and open storage for coal and potash. The port is navigable from March to December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	237,378	1993	160,480
1992-93	182,829	1992	252,042
1991-92	209,203	1991	299,755
1990-91	248,171	1990	383,655
1989-90	143,645	1989	198,899

POWELL RIVER, BRITISH COLUMBIA

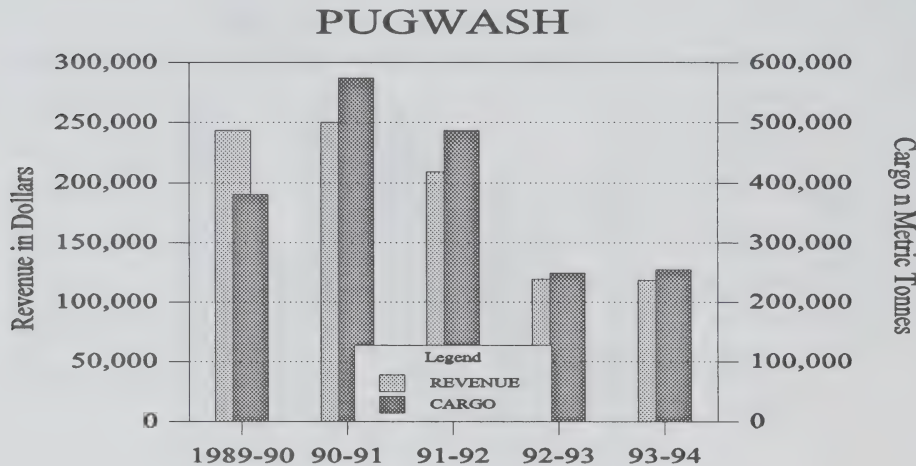
The port of Powell River is located on the western coast of the mainland shore of British Columbia, approximately 100 km north of Vancouver. The Canadian Coast Guard administers two port facilities dealing with commercial shipping and barge traffic. Principal commodities handled are petroleum and forest products.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	260,544	1993	N/A
1992-93	141,892	1992	70,375
1991-92	244,493	1991	143,509
1990-91	107,503	1990	107,111
1989-90	62,172	1989	32,520

PUGWASH, NOVA SCOTIA

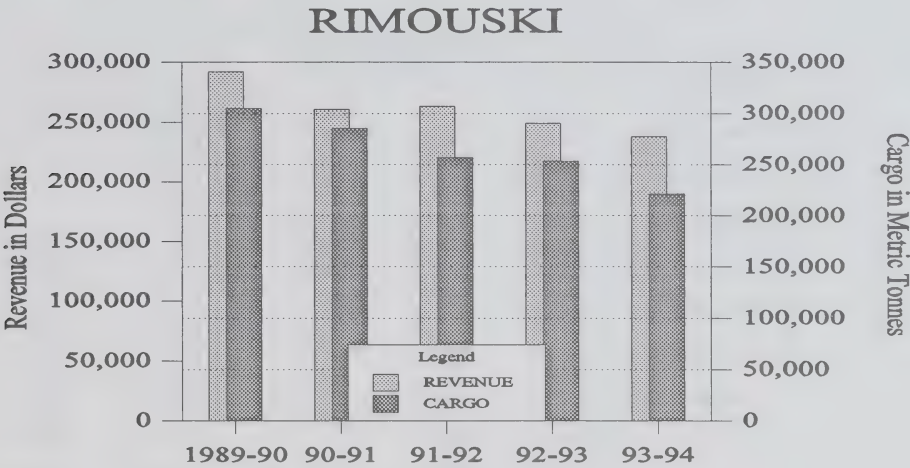
The port of Pugwash is located on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 km north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295 m public wharf and a fisherman's wharf. The navigational season for Pugwash extends from April to December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	118,339	1993	254,686
1992-93	119,279	1992	248,799
1991-92	208,939	1991	487,112
1990-91	250,368	1990	573,903
1989-90	243,227	1989	380,378

RIMOUSKI, QUÉBEC

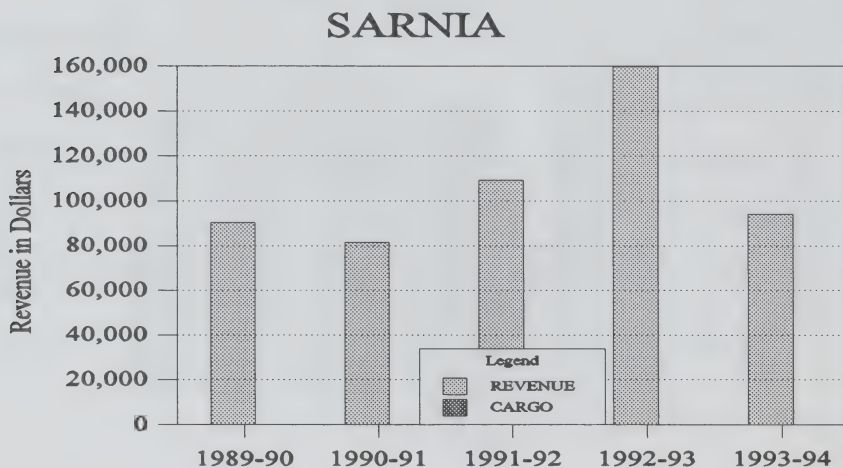
The port of Rimouski is located on the south shore of the St. Lawrence River, about 315 km downstream from Québec City. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port features 640 m of public wharf and a public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional icebreaker assistance. All of Rimouski's port traffic is handled at the public wharf.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	237,753	1993	221,532
1992-93	248,895	1992	253,304
1991-92	262,820	1991	256,922
1990-91	260,338	1990	285,284
1989-90	291,927	1989	304,960

SARNIA, ONTARIO

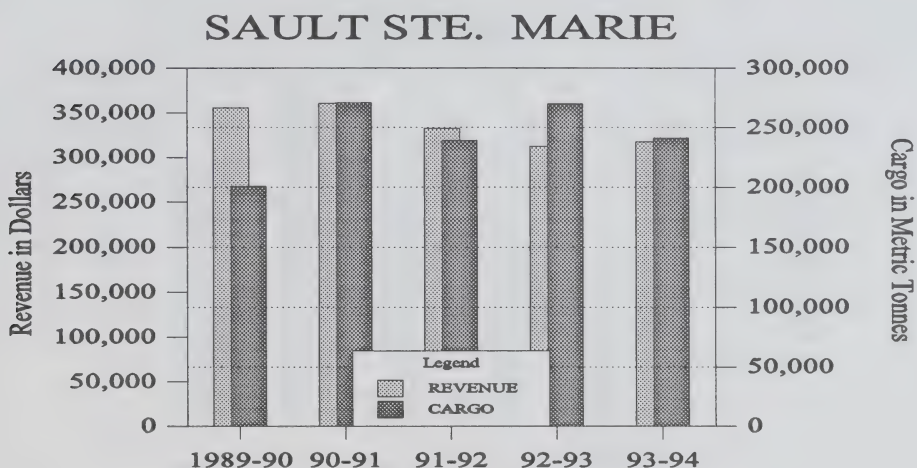
The public harbour of Sarnia is located on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing and is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations. The port is navigable from March through December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	94,061	1993	0
1992-93	159,754	1992	0
1991-92	109,247	1991	0
1990-91	81,462	1990	0
1989-90	90,358	1989	0

SAULT STE. MARIE, ONTARIO

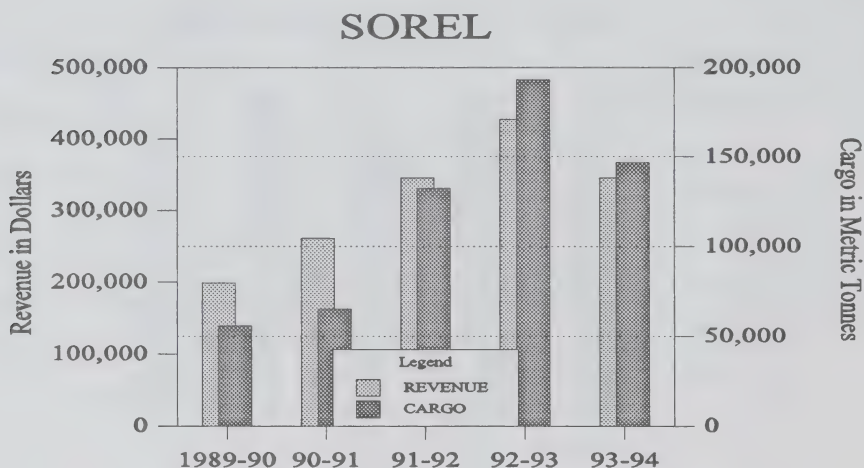
The port of Sault Ste. Marie is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron, near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. Facilities consist of five private marine terminals and a 91 m public wharf, which is an L-shaped long head block. The navigational season runs from mid March to late December.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1992-94	317,347	1993	241,350
1992-93	311,952	1992	270,105
1991-92	332,713	1991	239,207
1990-91	360,754	1990	270,846
1989-90	355,879	1989	200,613

SOREL, QUÉBEC

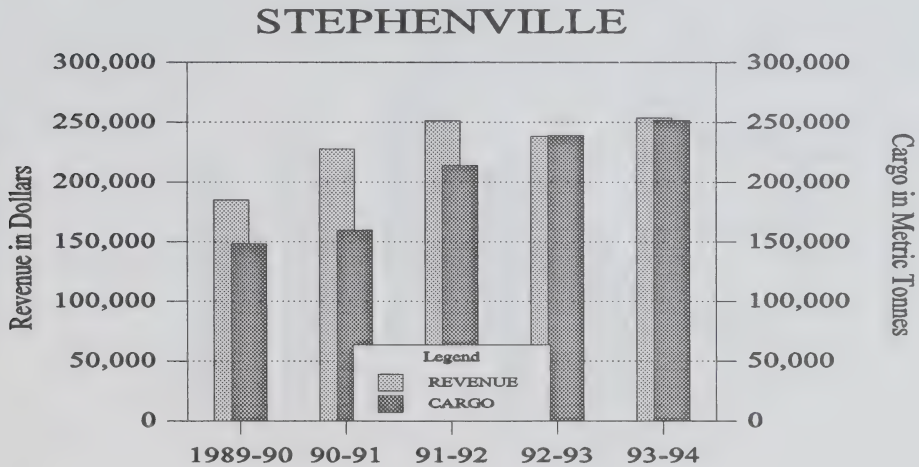
The port of Sorel is located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, about 75 km downstream from Montreal. The port serves as a storage and shipping area for iron and titanium products, and as an unloading and storage facility for salt. The port features four berths with lengths of 110 m to 244 m, and alongside depths of 5.0 m to 9.1 m. The navigational season runs 12 months a year.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-93	345,896	1993	146,634
1993-92	427,219	1992	193,262
1992-91	345,819	1991	132,268
1991-90	260,938	1990	65,143
1989-90	198,872	1989	55,707

STEPHENVILLE, NEWFOUNDLAND

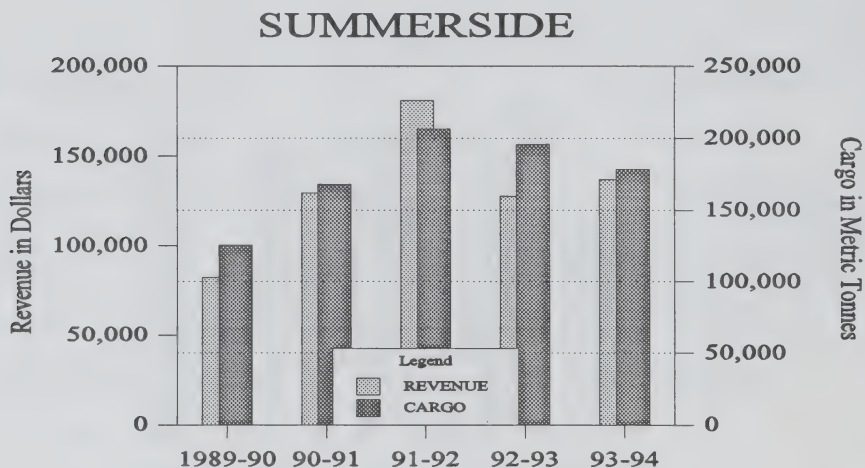
The port of Stephenville is located on the north shore of St. George's Bay, about 50 km east of Cape St. George on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. Stephenville features a public wharf 293 m long with depths alongside of 7.8 m to 8.7 m. The navigational season runs year round with occasional ice-breaker assistance during the winter.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	253,870	1993	251,872
1992-93	238,417	1992	239,266
1991-92	251,658	1991	213,766
1990-91	227,931	1990	159,630
1989-90	185,136	1989	148,358

SUMMERSIDE, PRINCE EDWARD ISLAND

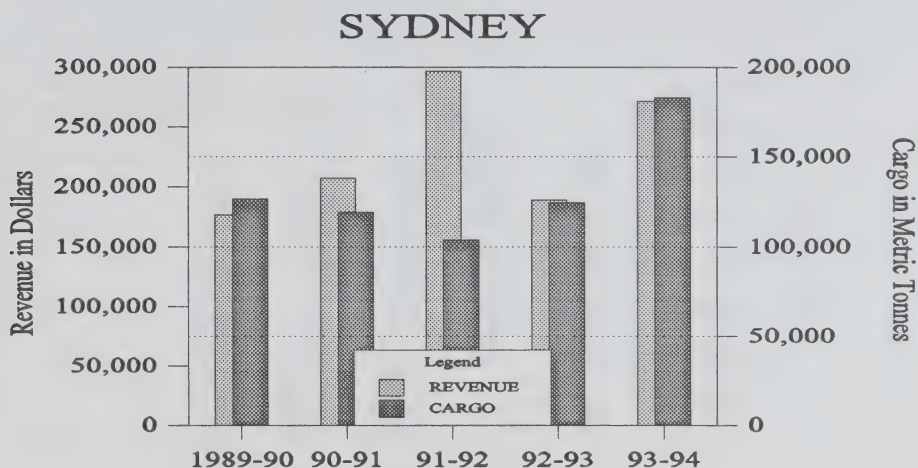
The port of Summerside is located on the south coast of Prince Edward Island on Bedeque Bay. Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 m of dock face, and two warehouses with 4,254 m² of heated storage space. Navigation runs year round with ice-breaker support.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	137,129	1993	178,291
1992-93	127,638	1992	195,655
1991-92	180,904	1991	206,343
1990-91	129,594	1990	167,943
1989-90	82,216	1989	125,638

SYDNEY, NOVA SCOTIA

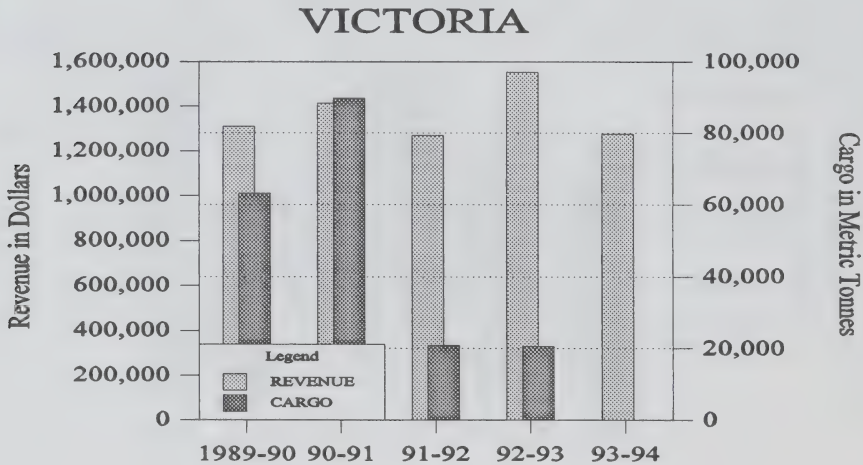
The port of Sydney is situated at the head of the south arm of Sydney Harbour on the northeast coast of Cape Breton, roughly 435 km from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 m of docking, in depths of 9.1 m. Its' public facility features a 305 m docking face and a 1,860 m² public warehouse. The port is navigable year-round with ice-breaker support.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	271,672	1993	183,069
1992-93	189,085	1992	124,517
1991-92	296,645	1991	103,885
1990-91	207,312	1990	119,285
1989-90	176,653	1989	126,566

VICTORIA, BRITISH COLUMBIA

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 km southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the Inner Harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing vessels, recreational vessels and the ferry services to the United States.



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1993-94	1,276,910	1993	N/A
1992-93	1,552,306	1992	20,595
1991-92	1,268,682	1991	20,843
1990-91	1,413,113	1990	89,791
1989-90	1,310,474	1989	63,044

IV

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1993-1994

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions granted during 1993-94.

V

PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

Public Harbour Advisory Councils play an important role in the overall mechanism that contributes to the development and implementation of national, regional and local ports policy and operation. These councils provide an organizational structure whereby the planning and operation of local ports can be discussed, and ensuing recommendations made to the Minister.

As of March 31, 1994 nineteen (19) Councils have been established, as follows:

- | | |
|----------------------|---|
| Québec | <ul style="list-style-type: none">➤ Cap-aux-Meules➤ Gaspé➤ Matane➤ Gros-Cacouna➤ Rimouski➤ Sorel |
| British Columbia | <ul style="list-style-type: none">➤ Victoria/Esquimalt |
| New Brunswick | <ul style="list-style-type: none">➤ Dalhousie➤ Miramichi➤ Bayside |
| Newfoundland | <ul style="list-style-type: none">➤ Corner Brook➤ Long Pond Manuels |
| Nova Scotia | <ul style="list-style-type: none">➤ Sydney➤ Port Hawkesbury/Strait of Canso➤ Digby➤ Yarmouth |
| Prince Edward Island | <ul style="list-style-type: none">➤ Charlottetown➤ Summerside➤ Georgetown |

VI
FINANCIAL REVIEW

Total Expenditures in 1993-94 are shown below (\$000s)

Appropriations

Operating and maintenance	\$28,491
Capital	<u>23,810</u>
Total appropriations	<u>\$52,301</u>

Gross Revenue \$13,074

Commissions, UIC and CPP	(1,457)
Net revenue	<u>\$11,617</u>

Gross revenues in 1993-94 for the program were \$13,074.00 which represents 44% of non-capital expenditures and 24.5% of total expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are paid into the Consolidated Revenue Fund of Canada.

In 1993-94, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from \$100 to \$75,436, depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$6,081. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 524 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$9,634,769 or 73.4% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

LISTING OF FINANCIAL STATEMENTS

Schedule 1	Summary of sites, expenditures and revenues, by province, for 1993-94
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, from 1981-82 to 1993-94
Schedule 3	Consolidated statement of gross revenues, by major type
Schedule 4	Revenues and expenditures, by port, for 1993-94

ACCOUNTING CONVENTIONS

In 1993-94, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 524 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1993-94 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation, (PWGSC)) and common services provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC) and grants-in-lieu of taxes paid by PWGSC.

Reconciliation of Public Accounts to direct expenditure activity at public harbours and port facilities is shown below:

	Operations and Maintenance (\$000s)	Capital (\$000s)
Public wharves and harbours activity as per Public Accounts	\$28,491	\$23,810
Public harbours and port facilities (administered by Transport Canada)	<u>\$28,491</u>	<u>\$23,810</u>

Schedule 4 provides "Revenues and Expenditures by Region." The ports chosen are representative of their respective provinces and include the larger revenue-generating ports. Applied against these revenues are charges for all identified operating expenditures as well as commissions. Each port was then allocated a portion of headquarters and regional office administrative costs as follows:

- Administrative expenses from headquarters were split evenly among the sites in the five Regions.
- Within each Region all administrative and indirect expenses, down to the area-manager level, were considered regional overhead and split evenly among the sites in each Region.

In Schedule 4, the following definitions and accounting conventions apply:

Total revenue

- revenue from all sources including harbour dues, wharfage, berthage, storage, licences, leases, recoveries and other.

Commissions

- fees paid to harbour masters and wharfingers, including those to the Canada Pension Plan/Unemployment Insurance Commission.

Port repairs

- all port maintenance project expenditures for wharf repairs and maintenance dredging.

Operating expenses

- all port maintenance project operating expenditures, including Ottawa/Regional Overhead.

Total expenditures

- all expenditures listed above.

Operating income

- total revenue minus commissions, operating and maintenance, and other expenditures.

Capital

- all capital project expenditures including major capital, minor capital and capital dredging.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
SUMMARY OF SITES, EXPENDITURES AND REVENUES,
BY PROVINCE, 1993-94**

Province	Total Sites	Total Operations and Maintenance Expenditure (\$000s)*	Total Capital Expenditure (\$000s)**	Gross Revenues (\$000s)
Newfoundland	59	3,957	2,714	1,704
Nova Scotia	122	1,489	586	865
Prince Edward Island	46	2,061	1,222	758
Bew Brunswick	31	1,345	44	1,326
Quebec	78	8,134	10,253	2,933
Ontario	48	6,154	8,455	2,638
Manitoba	2	5	0	2
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	0	0	0
British Columbia	106	5,342	536	2,807
Northwest Territories	25	4	0	41
TOTAL	<u>524</u>	<u>28,491</u>	<u>23,810</u>	<u>13,074</u>

* Includes commissions of \$1,459K paid to harbour masters and wharfingers, port repairs of \$20,529K and Operating Expenses and headquarters and regional administration costs of \$7,763K.

** Does not include headquarters' minor capital expenditures of \$107K.

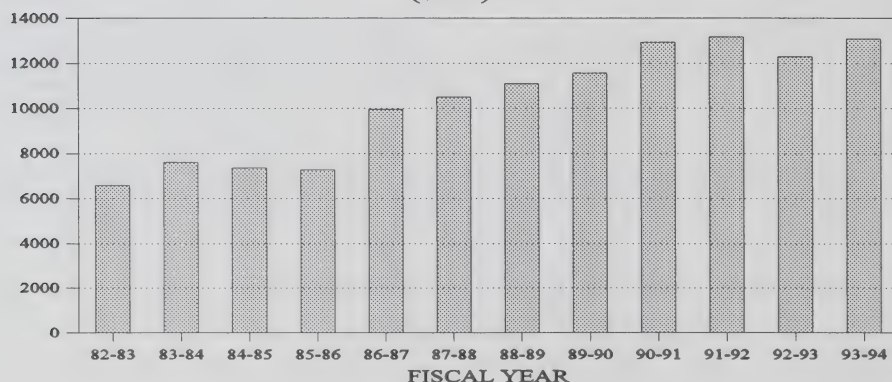
PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES
GROSS REVENUES, 1982-1983 TO 1993-1994 (\$000)

<u>Fiscal Year</u>	<u>Gross Revenues</u>	<u>% Change Over Previous Year</u>
1982-1983	6,595	9.1
1983-1984	7,605	15.3
1984-1985	7,350	-3.3
1985-1986	7,279	-1.0
1986-1987	9,960	36.8
1987-1988	10,496	5.4
1988-1989	11,102	5.8
1989-1990	11,564	4.2
1990-1991	12,922	11.7
1991-1992	13,162	1.9
1992-1993	12,296	-6.6
1993-1994	13,074	6.8

GROSS REVENUES

(\$000)



PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

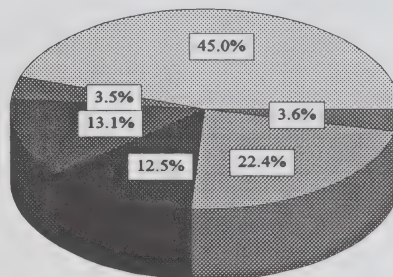
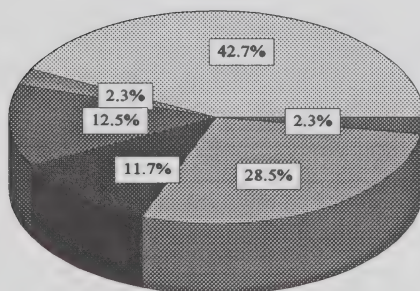
GROSS REVENUE, BY MAJOR TYPE (\$000)

Type of Revenue	1993-94	1992-93	% Change Over Previous Year	1993-94 Distribution	1992-93 Distribution
Wharfage	5,581	5,529	1.9	42.7%	45.0%
Storage	303	427	-28.9	2.3%	3.5%
Berthage	1,637	1,605	2.0	12.5%	13.1%
Harbour Dues	1,532	1,531	0.07	11.7%	12.5%
Rentals & Permits	3,724	2,760	34.9	28.5%	22.4%
Other	297	444	-32.7	2.3%	3.5%
TOTAL	13,074	12,296	6.8	100.0%	100.0%

GROSS REVENUE BY MAJOR TYPE

1993-1994

1992-1993



REVENUE TYPE

WHARFAGE
HARBOUR DUES

STORAGE
RENTALS & PERMITS

BERTHAGE
OTHER

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
Newfoundland	1,704,001	296,168	2,715,931	943,978	3,956,074	(2,252,073)	2,713,756
Maritimes	3,102,476	277,873	2,608,258	2,402,603	5,288,734	(2,186,259)	1,851,579
Laurentian	2,821,363	312,204	5,614,976	1,817,913	7,745,092	(4,923,729)	10,253,239
Central	2,639,727	260,932	5,116,608	781,873	6,159,410	(3,519,683)	8,454,607
Western	2,806,684	310,115	3,227,992	1,803,646	5,341,750	(2,535,066)	536,628
TOTAL	<u>13,074,251</u>	<u>1,457,292</u>	<u>19,283,765</u>	<u>7,750,013</u>	<u>28,491,060</u>	<u>(15,416,810)</u>	<u>23,809,809</u>

* Represents O&M work at specific sites done normally by PWGSC on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$2,147,800 which is distributed equally among all sites.
This item also includes minor O&M expenses such as supplies.
These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94**

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
NEWFOUNDLAND							
Argentia	115,160	22,267	360,044	10,677	392,987	(277,827)	0
Botwood	117,755	22,258	55,241	4,814	82,312	35,443	37,177
Come-By-Chance	194,963	44,497	0	4,899	49,396	145,567	0
Corner Brook	441,784	35,977	142,728	7,368	186,073	255,711	5,209
Long Pond Manuels	67,179	16,860	195,032	8,924	220,815	(153,636)	128,111
Marytown	38,678	8,564	151,392	6,539	166,495	(127,817)	0
Stevensville	253,870	36,681	286,963	5,185	328,829	(74,959)	0
LABRADOR							
Black Tickle	1,371	1,574	0	4,442	6,016	(4,645)	0
Charlottetown	2,033	1,992	660	4,471	7,122	(5,090)	0
Goose Bay	223,313	0	214,184	8,934	223,119	195	0
Nain	2,568	1,814	98,419	4,726	104,959	(102,391)	0
SUBTOTAL	1,458,674	192,484	1,504,663	70,979	1,768,125	(309,451)	170,497
48 Remaining Sites	245,327	103,684	1,211,268	872,999	2,187,949	(1,942,622)	2,543,259
TOTAL	1,704,001	296,168	2,715,931	943,978	3,956,074	(2,252,073)	2,713,756

* Represents O&M work at specific sites done normally by PWGSC on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$241,833 which is distributed equally among all sites.
This item also includes minor O&M expenses such as supplies.
These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94**

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
PRINCE-EDWARD ISLAND							
Charlottetown	443,254	0	179,733	44,109	223,842	219,412	0
Georgetown	51,056	10,944	214,270	18,467	214,681	(192,624)	0
Souris	39,287	7,850	336,367	38,779	382,996	(343,709)	34,421
Summerside	137,129	26,660	330,982	41,657	399,299	(262,170)	1,143,986
NEW-BRUNSWICK							
Bayside/Sand Point	142,651	23,323	8,333	25,676	57,332	85,319	0
Dalhousie	773,000	50,122	239,952	5,765	295,839	477,161	0
Miramichi	258,566	0	50,632	99,573	150,205	108,361	0
North Head	68,110	6,205	20,958	7,201	34,364	33,747	0
NOVA-SCOTIA							
Hantsport	25,143	7,665	106,005	5,999	119,669	(94,526)	0
Mulgrave	140,998	0	120,153	34,013	154,166	(13,168)	0
North Sydney	17,597	5,634	13,650	14,749	34,033	(16,436)	0
Pictou	86,023	10,495	29,182	15,436	55,113	30,910	115,071
Pugwash	118,339	26,769	0	5,501	32,270	86,069	0
Shelburne	43,795	2,024	0	21,238	23,262	20,533	0
Sydney	271,672	36,631	105,087	21,177	162,895	108,777	425,290
Yarmouth	74,216	0	46,576	50,574	97,150	(22,934)	2,181
QUEBEC							
Cap-aux-Meules	153,213	0	388,802	4,107	392,909	(239,696)	0
SUBTOTAL	2,844,050	214,322	2,190,682	454,021	2,859,025	(14,973)	1,720,949
185 Remaining Sites	258,426	63,551	417,576	1,948,582	2,429,709	(2,171,283)	130,630
TOTAL	3,102,476	277,873	2,608,258	2,402,603	5,288,734	(2,186,259)	1,851,579

* Represents O&M work at specific sites done normally by PWGSC on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$832,068 which is distributed equally among all sites.

This item also includes minor O&M expenses such as supplies. These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94**

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
QUÉBEC							
Baie-Comeau	257,063	32,567	729,690	44,250	806,508	(549,445)	339,483
Blanc-Sablon	33,103	4,273	73,615	15,895	93,783	(60,680)	0
Chandler	42,713	3,588	16,148	6,563	26,299	16,414	0
Gaspé	272,961	39,984	128,313	4,099	172,396	100,565	0
Gros-Cacouna	898,308	20,099	80,578	99,164	199,841	698,467	889,293
Matane	122,417	22,852	313,289	35,317	371,458	(249,041)	8,280
Mont-Louis	50,294	7,397	85,043	5,730	98,169	(47,875)	0
Pointe-au-Pic	237,152	31,606	27,174	34,229	93,009	144,143	0
Rimouski	237,753	31,772	244,233	29,941	305,946	(68,193)	5,448,940
Sorel	345,896	22,231	493,067	11,157	526,454	(180,558)	0
St. Simeon	3339	1,992	36,555	7,923	46,470	(43,131)	0
NORTHWEST TERRITORIES							
Nanisivik	41,232	0	0	4,099	4,099	37,133	0
SUBTOTAL	2,542,231	218,361	2,227,705	298,367	2,744,432	(202,201)	6,685,996
64 Remaining Sites	279,132	93,843	3,387,271	1,519,546	5,000,660	(4,721,528)	3,567,243
TOTAL	<u>2,821,363</u>	<u>312,204</u>	<u>5,614,976</u>	<u>1,817,913</u>	<u>7,745,092</u>	<u>(4,923,729)</u>	<u>10,253,239</u>

* Represents O&M work at specific sites done normally by PWGSC on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$311,448 which is distributed equally among all sites.

This item also includes minor O&M expenses such as supplies.

These are not attributable to specific sites.

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
ONTARIO							
Collingwood	4,155	3,408	0	4,106	7,514	(3,359)	238,454
Cornwall	119,841	12,310	0	5,912	18,222	101,619	12,125
Goderich	1,154,184	75,436	887,981	9,181	972,597	181,587	0
Kingston	104,435	8,952	117,305	7,205	133,461	(29,026)	0
Kingsville	144,889	27,878	64,617	25,221	117,715	27,174	1,415,437
Leamington	41,943	3,157	0	10,622	13,779	28,164	2,265,995
Owen Sound	35,919	9,454	1,337,810	5,816	1,353,080	(1,317,161)	0
Parry Sound	33,586	8,917	0	6,835	15,752	17,834	0
Port Stanley	237,378	29,795	35,868	5,073	70,736	166,642	104,413
Sarnia	94,061	25,538	0	42,473	68,011	26,050	7,049
Sault Sainte Marie	317,347	36,309	26,380	11,679	74,368	242,979	1,547
MANITOBA							
Selkirk	1,741	1,683	0	4,110	5,793	(4,052)	0
SUBTOTAL	2,289,479	242,837	2,469,961	138,233	2,851,028	(561,549)	4,045,020
40 Remaining Sites	350,248	18,095	2,646,647	643,640	3,308,382	(2,958,134)	4,409,587
TOTAL	<u>2,639,727</u>	<u>260,932</u>	<u>5,116,608</u>	<u>781,873</u>	<u>6,159,410</u>	<u>(3,519,683)</u>	<u>8,454,607</u>

* Represents O&M work at specific sites done normally by DPW on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$213,096 which is distributed equally among all sites.

This item also includes minor O&M expenses such as supplies.

These are not attributable to specific sites.

**PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES
REVENUES AND EXPENDITURES BY REGION, 1993-94**

Region	Total Revenue	Commissions	Port Repairs*	Operating Expenses**	Total Expenditures	Operating Income	Capital
BRITISH COLUMBIA							
Campbell River	237,333	39,528	56,308	16,265	112,100	125,233	0
Chemainus	30,032	8,780	33,366	6,571	48,717	(18,685)	0
Crofton	67,150	13,014	0	4,099	17,113	50,037	0
Esquimalt	16,837	1,238	200,225	4,404	205,866	(189,029)	49,053
Gold River	50,817	11,364	0	4,099	15,463	35,354	0
Kitimat	149,609	31,175	0	4,099	35,274	114,335	0
Powell River	260,544	53,678	47,380	9,704	110,761	149,783	0
Squamish	97,473	19,196	0	4,099	23,295	74,178	0
Victoria	1,276,910	62,041	654,332	168,830	885,203	391,707	342,335
SUBTOTAL	2,186,705	240,014	991,611	222,170	1,453,792	732,913	391,388
127 Remaining Sites	619,979	70,101	2,236,381	1,581,476	3,887,958	(3,267,979)	145,240
TOTAL	2,806,684	310,115	3,227,992	1,803,646	5,341,750	(2,535,066)	536,628

* Represents O&M work at specific sites done normally by PWGSC on behalf of Transport Canada.

** Includes Ottawa/Regional Overhead of \$557,328 which is distributed equally among all sites.

This item also includes minor O&M expenses such as supplies.

These are not attributable to specific sites.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS RECETTES ET DEPENSES POUR 1993-94

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Depenses Opérationnelles**	Depenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
COLOMBIE-BRITANNIQUE							
Campbell River	237 333	39 528	56 308	16 265	112 100	125 233	0
Chemainus	30 032	8 780	33 366	6 571	48 717	(18 685)	0
Crofton	67 150	13 014	0	4 099	17 113	50 037	0
Esquimalt	16 837	1 238	200 225	4 404	205 866	(189 029)	49 053
Gold River	50 817	11 364	0	4 099	15 463	35 354	0
Kiimat	149 609	31 175	0	4 099	35 274	114 335	0
Powell River	260 544	53 678	47 380	9 704	110 761	149 783	0
Squamish	97 473	19 196	0	4 099	23 295	74 178	0
Victoria	1 276 910	62 041	654 332	168 830	885 203	391 707	342 335
SOUS-TOTAL	2 186 705	240 014	991 611	222 170	1 453 792	732 913	391 388
127 autres emplacements	619 979	70 101	2 236 381	1 581 476	3 887 958	(3 267 979)	145 240
TOTAL	<u>2 806 684</u>	<u>310 115</u>	<u>3 227 992</u>	<u>1 803 646</u>	<u>5 341 750</u>	<u>(2 535 066)</u>	<u>536 628</u>

* Travaux d'exploitation de d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 557 328 \$ réparties également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacement particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS RECETTES ET DÉPENSES POUR 1993-94

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opérationnelles **	Dépenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
ONTARIO							
Collingwood	4 155	3 408	0	4 106	7 514	(3 359)	238 454
Cornwall	119 841	12 310	0	5 912	18 222	101 619	12 125
Goderich	1 154 184	75 436	887 981	9 181	972 597	181 587	0
Kingston	104 435	8 952	117 305	7 205	133 461	(29 026)	0
Kingsville	144 889	27 878	64 617	25 221	117 715	27 174	1 415 437
Leamington	41 943	3 157	0	10 622	13 779	28 164	2 265 995
Owen Sound	35 919	9 454	1 337 810	5 816	1 353 080	(1 317 161)	0
Parry Sound	33 586	8 917	0	6 835	15 752	17 834	0
Port Stanley	237 378	29 795	35 868	5 073	70 736	166 642	104 413
Sarnia	94 061	25 538	0	42 473	68 011	26 050	7 049
Sault Sainte Marie	317 347	36 309	26 380	11 679	74 368	242 979	1 547
MANTOBA							
Selkirk	1 741	1 683	0	4 110	5 793	(4 052)	0
SOUS-TOTAL							
	<u>2 289 479</u>	<u>242 837</u>	<u>2 469 961</u>	<u>138 233</u>	<u>2 851 028</u>	<u>(561 549)</u>	<u>4 045 020</u>
40 autres emplacements	350 248	18 095	2 646 647	643 640	3 308 382	(2 958 134)	4 409 587
TOTAL	<u>2 639 727</u>	<u>260 932</u>	<u>5 116 608</u>	<u>781 873</u>	<u>6 159 410</u>	<u>(3 519 683)</u>	<u>8 454 607</u>

* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 213 096 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacement particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS RECETTES ET DÉPENSES POUR 1993-94

Région	Recettes totales	Commissions	Réparations du port*	Dépenses opérationnelles**	Dépenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
QUÉBEC							
Baie-ComEAU	257 063	32 567	729 690	44 250	806 508	(549 445)	339 483
Blanc-Sablon	33 103	4 273	73 615	15 895	93 783	(60 680)	0
Chandler	42 713	3 588	16 148	6 563	26 299	16 414	0
Gaspé	272 961	39 984	128 313	4 099	172 396	100 565	0
Gros-Cacouna	898 308	20 099	80 579	99 164	199 841	698 467	889 293
Matane	122 417	22 852	313 289	35 317	371 458	(249 041)	8 280
Montréal-Louis	50 294	7 397	85 043	5 730	98 169	(47 875)	0
Pointe-au-Pic	237 152	31 606	27 174	34 229	93 009	144 143	0
Rimouski	237 753	31 772	244 233	29 941	305 946	(68 193)	5 448 940
Sorel	345 896	22 231	493 067	11 157	526 454	(180 558)	0
St. Siméon	3 339	1 992	36 555	7 923	46 470	(43 131)	0
TERRITOIRES DU NORD-OUEST							
Nanisivik	41 232	0	0	4 099	4 099	37 133	0
SOUS-TOTAL	2 542 231	218 361	2 227 705	298 367	2 744 432	(202 201)	6 685 996
64 autres emplacements	279 132	93 843	3 387 271	1 519 546	5 000 660	(4 721 528)	3 567 243
TOTAL	2 821 363	312 204	5 614 976	1 817 913	7 745 092	(4 923 729)	10 253 239

* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Travaux publics Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 311 448 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineure de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacement particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS RECETTES ET DÉPENSES POUR 1993-94

ANNEXE 4

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opérationnelles**	Dépenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD							
Charlottetown	443 254	0	179 733	44 109	223 842	219 412	0
Georgetown	51 056	10 944	214 270	18 467	243 681	(192 624)	0
Souris	39 287	7 850	336 367	38 779	382 996	(343 709)	34 421
Summerside	137 129	26 660	330 982	41 657	399 299	(262 170)	1 143 986
NOUVEAU-BRUNSWICK							
Bayside/Sand Point	142 651	23 323	8 333	25 676	57 332	85 319	0
Dalhousie	773 000	50 122	239 952	5 765	295 839	477 161	0
Miramichi	258 566	0	50 632	99 573	150 205	108 361	0
North Head	68 110	6 205	20 958	7 201	34 364	33 747	0
NOUVELLE-ÉCOSSE							
Hantsport	25 143	7 665	106 005	5 999	119 669	(94 526)	0
Mulgrave	140 998	0	120 153	34 013	154 166	(13 168)	0
North Sydney	17 597	5 634	13 650	14 749	34 033	(16 436)	0
Pictou	86 023	10 495	29 182	15 436	55 113	30 910	115 071
Pugwash	118 339	26 769	0	5 501	32 270	86 069	0
Shelburne	43 795	2 024	0	21 238	23 262	20 533	0
Sydney	271 672	36 631	105 087	21 177	162 895	108 777	425 290
Yarmouth	74 216	0	46 576	50 574	97 150	(22 934)	2 181
QUÉBEC							
Cap-aux-Meules	153 213	0	388 802	4 107	392 909	(239 696)	0
SOUS-TOTAL							
	<u>2 844 050</u>	<u>214 322</u>	<u>2 190 682</u>	<u>454 021</u>	<u>2 859 025</u>	<u>(14 973)</u>	<u>1 720 949</u>
185 autres emplacements	258 426	63 551	417 576	1 948 582	2 429 709	(2 171 283)	130 630
TOTAL	<u>3 102 476</u>	<u>277 873</u>	<u>2 608 258</u>	<u>2 402 603</u>	<u>5 288 734</u>	<u>(2 186 259)</u>	<u>1 851 579</u>

* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux public Canada, pour le compte de Transports Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 832 068 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacement particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS RECETTES ET DÉPENSES POUR 1993-94

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opérationnelles**	Dépenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
TERRE-NEUVE							
Argenia	115 160	22 267	360 044	10 677	392 987	(277 827)	0
Borwood	117 755	22 258	55 241	4 814	82 312	35 443	37 177
Come-By-Chance	194 963	44 497	0	4 899	49 396	145 567	0
Cornet Brook	441 784	35 977	142 728	7 368	186 073	255 711	5 209
Long Pond Mannuels	67 179	16 860	195 032	8 924	220 815	(153 636)	128 111
Marystown	38 678	8 564	151 392	6 539	166 495	(127 817)	0
Stephenville	253 870	36 681	286 963	5 185	328 829	(74 959)	0
LABRADOR							
Black Tickle	1 371	1 574	0	4 442	6 016	(4 645)	0
Charlottetown	2 033	1 992	660	4 471	7 122	(5 090)	0
Goose Bay	223 313	0	214 184	8 934	223 119	195	0
Nain	2 568	1 814	98 419	4 726	104 959	(102 391)	0
SOUS-TOTAL	1 458 674	192 484	1 504 663	70 979	1 768 125	(309 451)	170 497
48 autres emplacements	245 327	103 684	1 211 268	872 999	2 187 949	(1 942 622)	2 543 259
TOTAL	1 704 001	296 168	2 715 931	943 978	3 956 074	(2 252 073)	2 713 756

* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 241 833 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacements particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS
RECETTES ET DÉPENSES POUR 1993-94

Région	Recettes totales	Commissions	Réparation du port*	Dépenses opérationnelles**	Dépenses totales	Recettes d'exploitation	Immobilisations
Terre-Neuve	1 704 001	296 168	2 715 931	943 978	3 956 074	(2 252 073)	2 713 756
Maritimes	3 102 476	277 873	2 608 258	2 402 603	5 288 734	(2 186 259)	1 851 579
Laurentides	2 821 363	312 204	5 614 976	1 817 913	7 745 092	(4 923 729)	10 253 239
Centre	2 639 727	260 932	5 116 608	781 873	6 159 410	(3 519 683)	8 454 607
Ouest	2 806 684	310 115	3 227 992	1 803 646	5 341 750	(2 535 066)	536 628
TOTAL	<u>13 074 251</u>	<u>1 457 292</u>	<u>19 283 765</u>	<u>7 750 013</u>	<u>28 491 060</u>	<u>(15 416 810)</u>	<u>23 809 809</u>

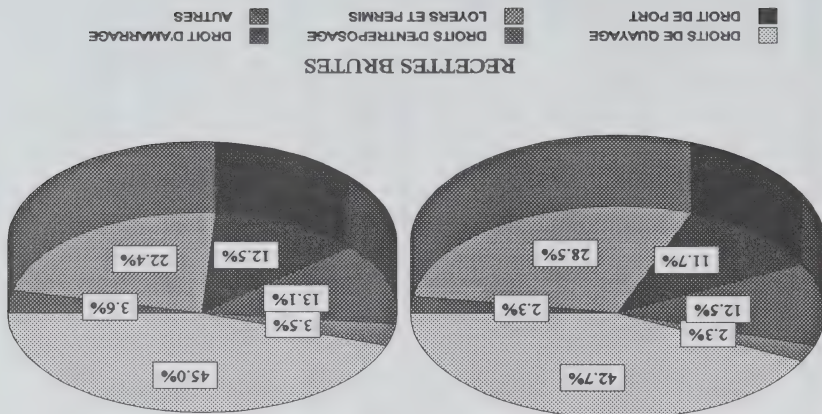
* Travaux d'exploitation et d'entretien effectués à des emplacements particuliers habituellement par Travaux publics Canada, pour le compte de Transports Canada.

** Inclut frais généraux de l'AC et des bureaux régionaux de 2 147 800 \$ répartis également entre tous les emplacements. Ce poste inclut également des dépenses mineures de F&E comme des fournitures. Ces dernières ne peuvent être attribuées à des emplacement particuliers.

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS
RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

Type de recettes	1993-94	1992-93	% d'écart par rapport à l'année précédente	1993-1994	1992-1993
Droits de quayage	5 581	5 529	1,9	42,7%	45,0%
Droits d'entreposage	303	427	-28,9	2,3%	3,5%
Droit d'amarrage	1 637	1 605	2,0	12,5%	13,1%
Droit de port	1 532	1 531	0,07	11,7%	12,5%
Loyers et permis	3 724	2 760	34,9	28,5%	22,4%
Autres	297	444	-32,7	2,3%	3,5%
TOTAL	13 074	12 296	6,8	100%	100%

RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE
1993-1994 1992-1993



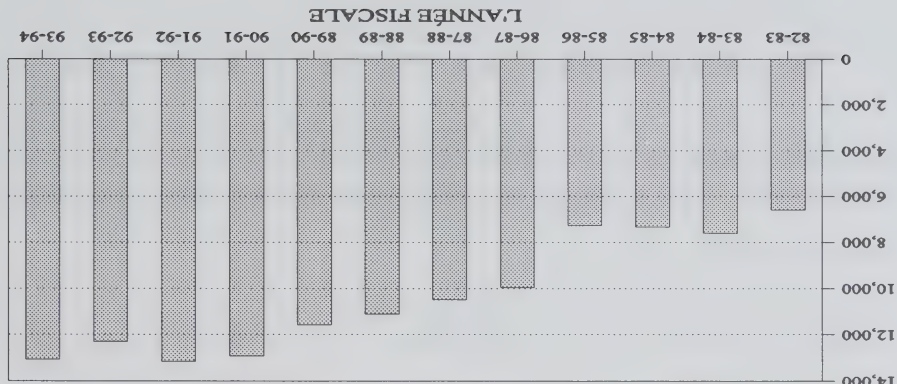
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES

RECETTES BRUTES, de 1982-1983 à 1993-1994 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart par rapport à l'année précédente
1982-1983	6 595	9,1
1983-1984	7 605	15,3
1984-1985	7 350	-3,3
1985-1986	7 279	-1,0
1986-1987	9 960	36,8
1987-1988	10 496	5,4
1988-1989	11 102	5,8
1989-1990	11 564	4,2
1990-1991	12 922	11,7
1991-1992	13 162	1,9
1992-1993	12 296	-6,6
1993-1994	13 074	6,8

RECETTES BRUTES

(EN MILLIERS DE DOLLARS)



PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS
SOMMAIRE DES EMBLACEMENTS, DES DÉPENSES ET DES
RECETTES POUR 1993-1994, PAR PROVINCE

Province	Nombre Total d'em- placement	Dépenses totales de fonctionnement et d'entretien (\$000s)*	Dépenses totales en capital (\$000s)**	Recettes brutes (\$000s)
Terre-Neuve	59	3 957	2 714	1 704
Nouvelle-Ecosse	122	1 489	586	865
Ile-du-Prince-Edouard	46	2 061	1 222	758
Nouveau-Brunswick	31	1 345	44	1 326
Québec	78	8 134	10 253	2 933
Ontario	48	6 154	8 455	2 638
Manitoba	2	5	0	2
Saskatchewan	4	0	0	0
Alberta	3	0	0	0
Colombie-Britannique	106	5 342	536	2 807
Territoires du Nord-Ouest	25	4	0	41
TOTAL	524	28 491	23 810	13 074

* Inclut les 1 459 \$ versés sous forme de commissions aux capitaines de port et gardiens de quai, réparation du port de 20 529 \$ et dépenses opérationnelles et les frais d'administration des bureaux régionaux et de l'administration centrale de 7 800 \$.

** N'inclut pas des dépenses en capital secondaires de 107 000 \$ de l'administration centrale.

À l'annexe 4 s'appliquent les définitions et les conventions qui suivent :

Recettes totales

- recettes provenant de toutes sources, y compris les droits de port, les droits d'amarrage, les droits de quaiage, les droits d'entreposage, les permis, les baux, les coûts recouvrés, etc..

Commissions

- les honoraires versés aux capitaines de port et aux gardiens de quai, y compris les contributions au Régime de pension du Canada et à la Commission de l'emploi et de l'immigration.

Dépenses opérationnelles

- toutes les dépenses opérationnelles de projets d'entretien portuaire. Inclut frais généraux de l'AC et des Bureaux Régionaux.

Dépenses totales

- toutes les dépenses énumérées ci-dessus.

Recettes d'exploitation

- les recettes totales moins les commissions, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, et autres dépenses.

Immobilisations

- toutes les dépenses des projets d'immobilisations, y compris les projets d'équipement majeurs, les projets d'équipement mineurs et les immobilisations au titre du dragage.

Réparations du port

- toutes les dépenses de projet d'entretien portuaire, y compris de réparation aux quais et d'entretien par dragage.

La conciliation des comptes publics avec les dépenses directes aux quais et installations portuaires publics figure ci-dessous :

Fonctionnement et entretien (en 000 \$)		Immobilisations (en 000 \$)	
Activité sur les quais et dans les ports publics d'après les comptes publics		23 810	28 491
Ports et installations portuaires publics (administrés par Transports Canada)		23 810 \$	28 491 \$

À l'annexe 4 figure les "Recettes et dépenses, par Région". Les ports choisis sont représentatifs de leur province respective et incluent les ports rapportant les recettes les plus importantes. À côté de ces recettes figurent les droits en retour de toutes les dépenses d'exploitation définies, de même que les commissions versées. Une part des coûts d'administration de l'administration centrale et des bureaux régionaux a été attribuée à chaque port comme il suit :

➤ Les frais administratifs de l'administration centrale ont été répartis également entre les emplacements des cinq Régions.

➤ À l'intérieur de chaque Région, tous les frais administratifs et indirects, jusqu'au niveau du gérant de zone, sont considérés comme des frais généraux régionaux et répartis également entre les emplacements de chaque Région.

Liste des états financiers

Annexe 1	Sommaire des emplacements, des dépenses et des recettes pour 1993-94, par province
Annexe 2	État consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1993-94
Annexe 3	État consolidé des recettes brutes, par source principale
Annexe 4	Recettes et dépenses pour 1993-94, par port

CONVENTIONS COMPTABLES

Transports Canada a touché en 1993-94 des recettes ou a engagé des dépenses dans environ la moitié de ses 524 emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des endroits désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'État.

Toutes les dépenses engagées en 1993-94 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des "comptes publics". En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par Travaux publics Canada, les services communs assurés par et Services Gouvernement du Canada et les subventions en guise d'impôt versées par Travaux publics Canada.

EXAMEN FINANCIER

Le total des dépenses de 1993-1994 s'établit comme suit :

Crédits :
en milliers
de dollars

Fonctionnement et entretien 28 491 \$
Immobilisations 23 810 \$

Total des crédits 52 301 \$

Recettes brutes :

Commissions, CAC et RPC (1 457)

Recettes nettes 11 617 \$

Les recettes brutes du programme en 1993-1994 se chiffraient à 13 074,000 millions de dollars, ce qui représente 44 % des dépenses autres qu'en capital et 24.5 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les gardiens de quai et les capitaines de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds restants sont ensuite versés au Trésor.

En 1993-1994, environ 240 capitaines de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 100 \$ à 75 436 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 6 081 \$. Tous les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leur collectivité sont dignes de nos remerciements.

Des 524 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 9 634 769 millions de dollars, soit 73,4 % des recettes brutes. Les recettes d'un port fournissent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimaux.

CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

V

Le ministre des Transports peut instituer des Conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publiques*.

Les Conseils consultatifs des ports publics constituent un élément important du mécanisme d'ensemble, qui facilite l'élaboration et l'application des politiques nationales, régionales et locales des ports ainsi que leur exploitation. Ils servent de structure organisationnelle apte à discuter de la planification et de l'exploitation des ports locaux et à formuler au Ministère les recommandations qui concluent les discussions.

Les dix-neuf (19) Conseils suivants ont jusqu'à présent (au 31 mars 1994) été constitués :

- au Québec
 - Cap-aux-Meules
 - Gaspé
 - Matane
 - Gros-Cacouna
 - Rimouski
 - Sorel
- au Nouveau-Brunswick
 - Dalhousie
 - Miramichi
 - Bayside
- en Nouvelle-Écosse
 - Sydney
 - Port Hawkesbury - détroit de Canso
 - Digby
 - Yarmouth
- à l'Île-du-Prince-Édouard
 - Charlottetown
 - Summerside
 - Georgetown
- en Colombie-Britannique
 - Victoria/Esquimalt
- à Terre-Neuve
 - Corner Brook
 - Long Pond Mannuels

ÉTAT DES REMISES POUR 1993-1994

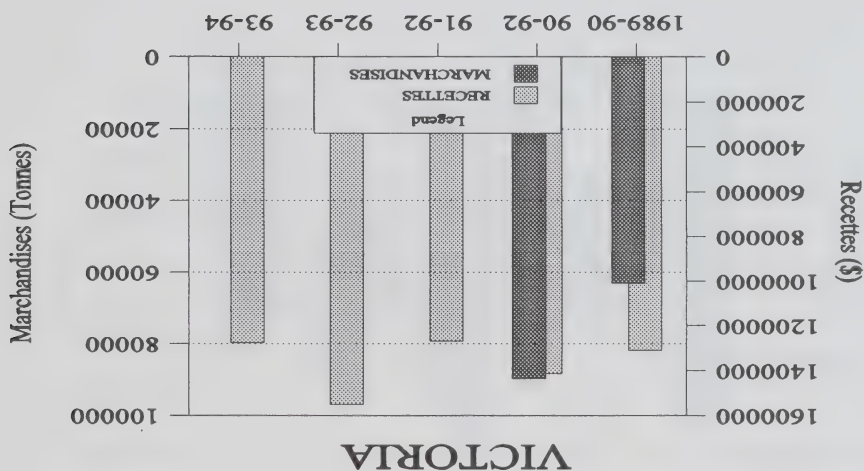
IV

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires* stipule que : "Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil". Le paragraphe (3) stipule que : "toute remise s'élevant à au moins mille dollars ou plus attribuée en vertu du paragraphe (1) doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement".

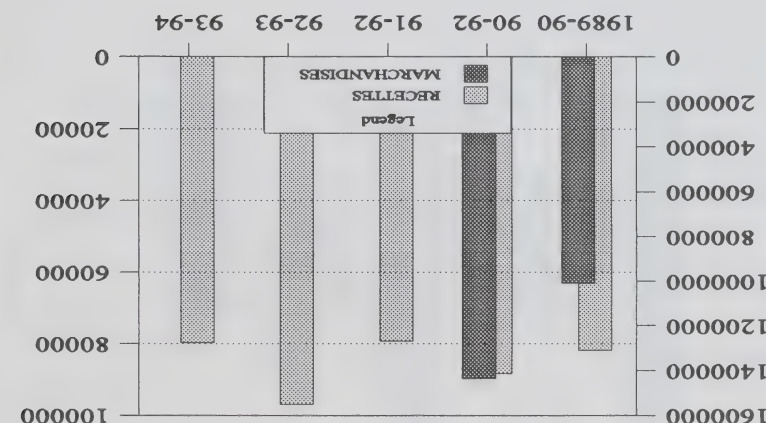
Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1993-1994.

Le port de Victoria est situé à l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver, à 67 km au sud-ouest de Vancouver. Les activités propres au trafic de haute mer ont lieu principalement à la jetée de la pointe Ogden, où les produits forestiers sont la principale marchandise manutentionnée. Le port de Victoria comprend les installations nécessaires pour accueillir les nombreux navires de croisière qui naviguent le long de la côte de la Colombie-Britannique. Dans la Rade, cinq quais de Transports Canada et trois quais flottants desservent des navires de pêche, des embarcations de plaisance ainsi que des traversiers qui font la navette vers les États-Unis.

VICTORIA, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE



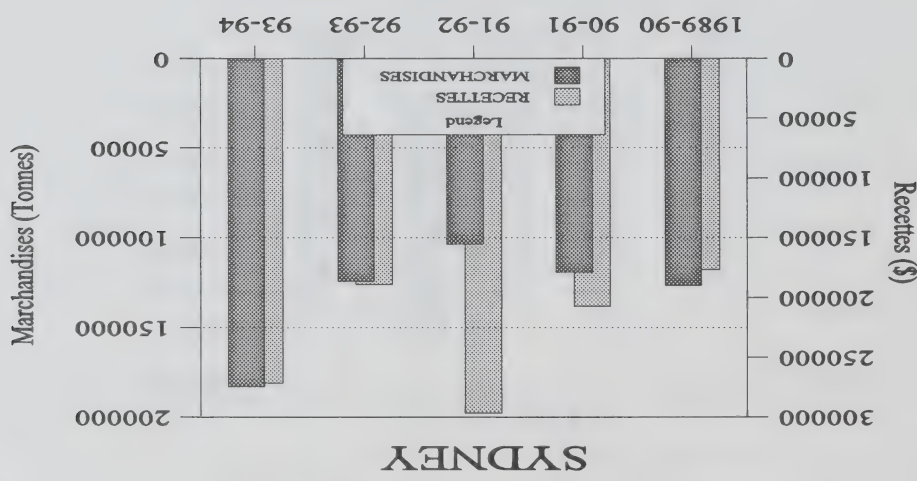
VICTORIA



Revenues (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	1 310 474	1989	63 044
1990-91	1 413 113	1990	89 791
1991-92	1 268 682	1991	20 843
1992-93	1 552 971	1992	20 595
1993-94	1 276 910	1993	n.d.

SYDNEY, EN NOUVELLE-ÉCOSSE

Le port de Sydney est situé à l'embouchure du bras sud du havre de Sydney, sur la côte nord-est du Cap Breton, à 435 km très approximativement d'Halifax. Le port est essentiel à l'industrie du Cap Breton. Il comprend plusieurs terminaux privés offrant plus de 1 180 m d'accostage, avec des profondeurs d'eau de 9,1 m. Son installation portuaire publique offre une zone d'accostage de 305 m et comprend un entrepôt public de 1 860 m². Le port est ouvert toute l'année, avec l'assistance des brise-glaces.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	271 672	1993	183 069
1992-93	189 085	1992	124 517
1991-92	296 645	1991	103 885
1990-91	207 312	1990	119 285
1989-90	176 653	1989	126 566

SUMMERSIDE, À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

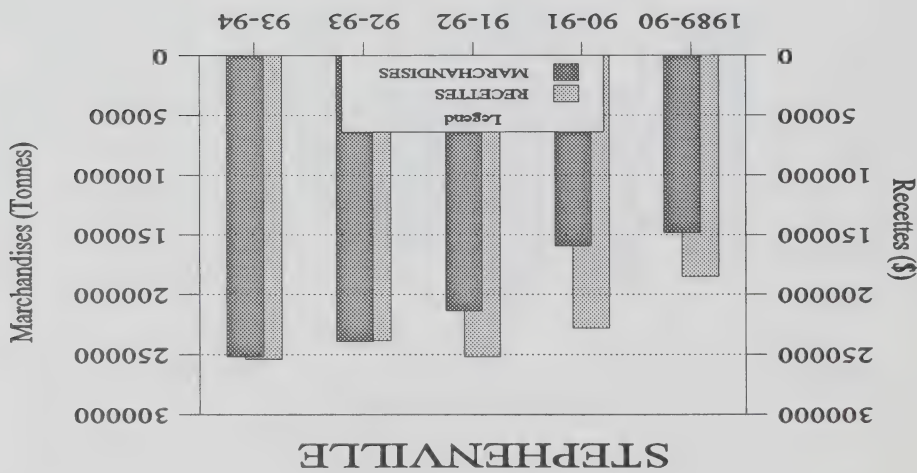
Le port de Summerside est situé sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard, dans la baie Bedegue. Il joue un rôle important dans l'exportation des produits agricoles provenant du district local et dans l'importation d'agréats de provenances intérieures. Le port comprend deux terminaux privés, un quai public offrant une zone d'accostage de 527,5 m ainsi que deux entrepôts offrant une superficie de stockage chauffée de 4 254 m². Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance des brise-glaces en hiver.



Revenues (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	82 216	1989	125 638
1990-91	129 594	1990	167 943
1991-92	180 904	1991	206 343
1992-93	127 638	1992	195 655
1993-94	137 129	1993	178 291

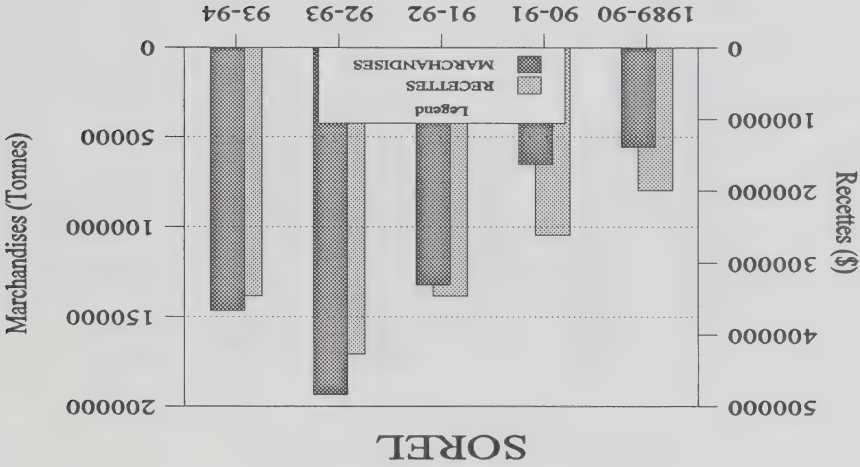
STEPHENVILLE, À TERRE-NEUVE

Le port de Stephenville est situé sur la rive nord de la baie St. George, à 50 km environ à l'est du cap St. George, sur la côte ouest de Terre-Neuve. Sa présence est importante pour le moulin à papier Journal de l'endroit et pour la distribution locale des produits pétroliers. Le port de Stephenville comprend un quai public de 293 m de long, avec des profondeurs de 7,8 m à 8,7 m au tableau. Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance des brise-glaces en hiver.



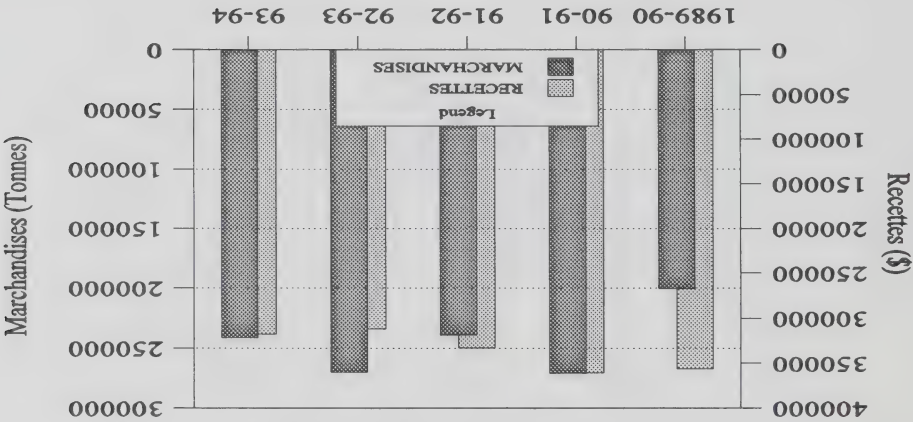
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	253 870	1993	251 872
1992-93	238 417	1992	239 266
1991-92	251 658	1991	213 766
1990-91	227 931	1990	159 630
1989-90	185 136	1989	148 358

Le port de Sorel est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à l’embouchure de la rivière Richelieu, à 75 km environ en aval de Montréal. On y fait le stockage et l’expédition des produits du fer et du titane ainsi que le déchargement et le stockage du sel. Le port comprend quatre postes à quai offrant des longueurs d’acostage de 110 m à 244 m, avec des profondeurs de 5 m à 9,1 m au tableau. Il est ouvert toute l’année.



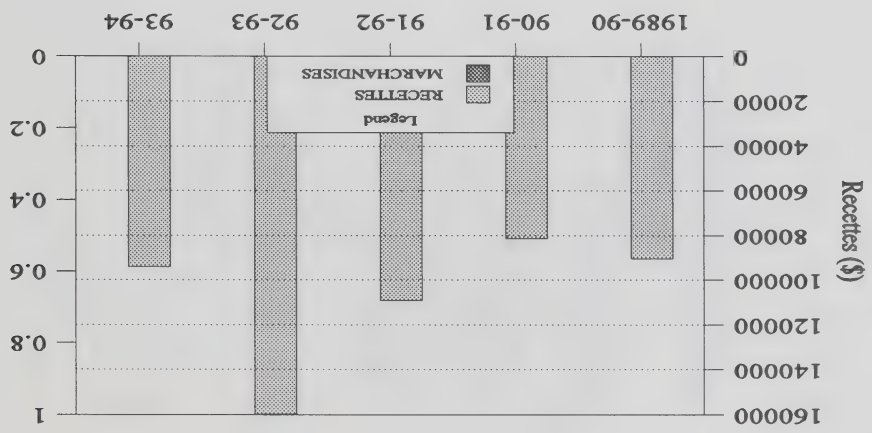
Le port de Sault Ste. Marie est situé sur la rive nord de la rivière Sainte-Marie, qui relie le lac Supérieur et le lac Huron, près du canal Sault Ste. Marie (Canada). Son rôle principal est de soutenir les producteurs d'acier et de pâte et papier et l'usine de traitement chimique de l'endroit. Les installations consistent en cinq terminaux maritimes privés et un quai public de 91 m. lequel a une longue tête de quai en forme de L. Le port est ouvert de la mi-mars à la fin de décembre.

SAULT STE. MARIE



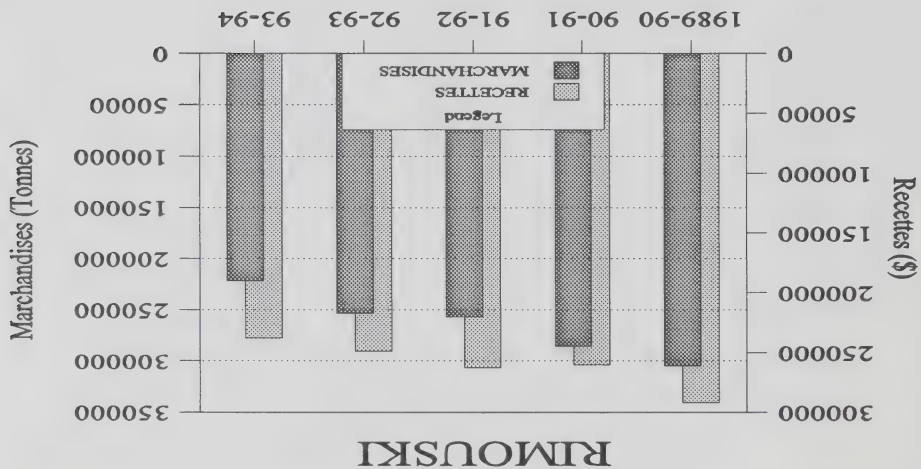
Le port de Sarnia est situé sur la rive sud de la rivière Sainte-Claire, près de la tête de celle-ci à la limite du lac Huron. Le port aide Sarnia à jouer son rôle de premier centre de raffinage du pétrole et de pétrochimie du Canada. Il est également un grand centre de transbordement du grain. Il compte deux installations publiques (non utilisées actuellement) servant à la manutention des marchandises générales et douze installations portuaires privées, dont six sont réservées à l'expédition de produits pétroliers à diverses destinations intérieures et internationales. Le port est ouvert de mars à décembre.

SARNIA



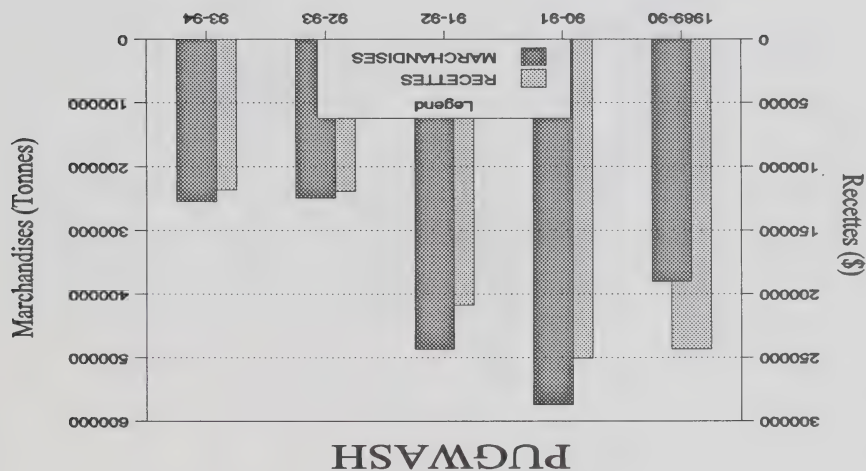
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	94 061	1993	0
1992-93	159 754	1992	0
1991-92	109 247	1991	0
1990-91	81 462	1990	0
1989-90	90 358	1989	0

Le port de Rimouski est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 315 km environ en aval de la ville de Québec. C'est un centre de distribution régionale d'hydrocarbures, de sel et de marchandises générales. Il comprend un quai public de 640 m et un entrepôt public. Ouvert toute l'année, le port fait appel aux brise-glaces à l'occasion. Tout le trafic portuaire de Rimouski a lieu au quai public.

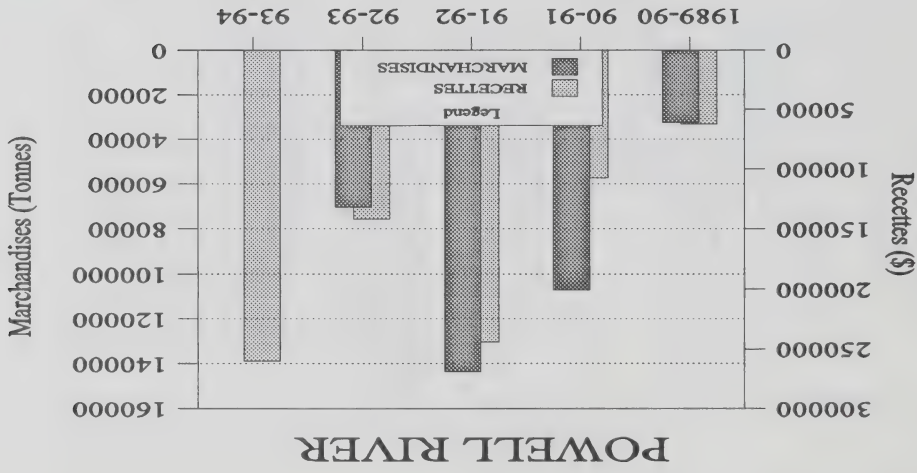


PUGWASH, EN NOUVELLE-ÉCOSSE

Le port de Pugwash est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à 135 km environ au nord d'Halifax. La principale marchandise est le sel expédié en vrac, surtout vers les marchés intérieurs. Le port comprend un quai public de 295 m et un quai de pêcheurs. Il est ouvert d'avril à décembre.



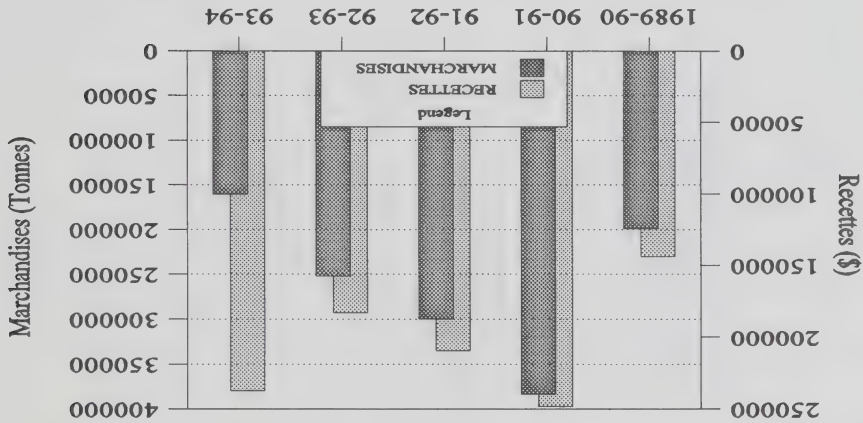
Le port de Powell River est situé sur la rive ouest de la partie continentale de la Colombie-Britannique, à 100 km environ au nord de Vancouver. La Garde côtière canadienne administre deux installations portuaires affectées au transport de commerce et au trafic des chalands. On y manutentionne principalement des hydrocarbures et des produits forestiers.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	62 172	1989	32 520
1990-91	107 503	1990	107 111
1991-92	244 493	1991	143 509
1992-93	141 892	1992	70 375
1993-94	260 544	1993	n.d.

Le port de Port Stanley est situé sur la rive nord du lac Érié, à l'embouchure de la rivière Kettle. Il offre une longueur d'accostage à quai de 1 345 m. C'est un terminal d'expédition pour les céréales et le ciment de production locale et un terminal de réception pour le charbon, des engrais et des produits pétroliers, y compris l'asphalte. Il soutient des pêcheries commerciales locales actives. Les installations portuaires comprennent un éleveur à grain et des silos pouvant contenir 17 000 t de blé. Il comprend également un entrepôt public de 836 m², des citernes à combustibles pétroliers, à asphalte et à engrais liquides ainsi que des aires d'entreposage à l'air libre pour le charbon et la potasse. Le port est ouvert de mars à décembre.

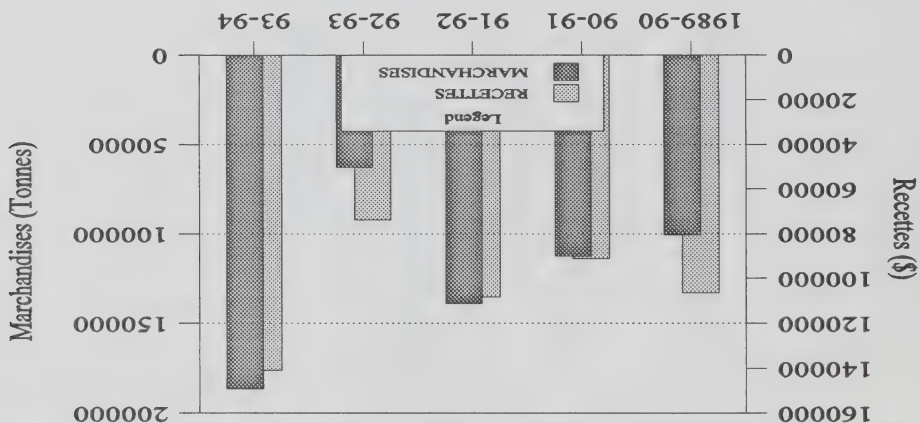
PORT STANLEY



MULGRAVE, EN NOUVELLE-ÉCOSSE

Situé dans le détroit de Canso, à 280 km au nord-est d'Halifax, le port de Mulgrave présente le havre le plus profond exempt de glace de l'Amérique du Nord. Il peut accueillir des navires d'un port en jourd allant jusqu'à 500 000 tonnes dans ses eaux abritées. On y fait le transbordement du sel provenant de Pugwash et des Îles-de-la-Madeleine et l'expédition d'agrégats, de minerais, de poisson et de bois à pâte. Le port comprend cinq quais, soit deux quais pour navires de pêche, un quai privé servant à l'expédition d'agrégats, un petit terminal pour navires-citernes et un quai public. Celui-ci mesure 435 m de long, avec des profondeurs d'eau de 9,6 m; un entrepôt public de 1 400 m² est situé sur ce quai.

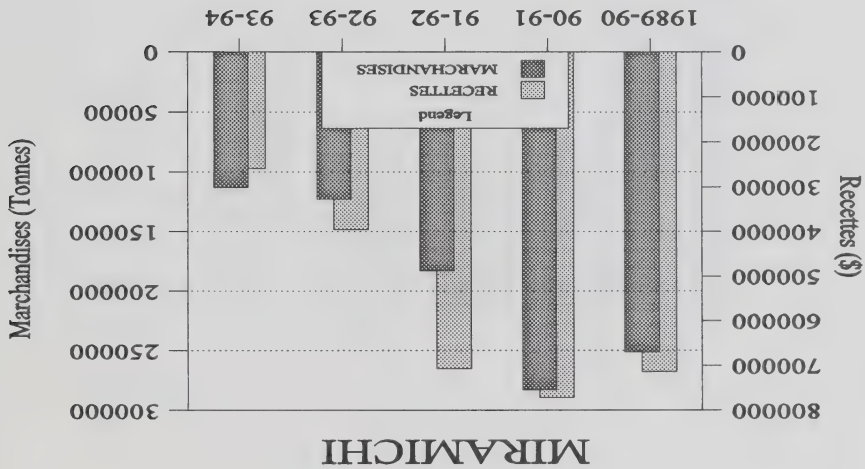
MULGRAVE



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	140 998	1993	186 270
1992-93	73 593	1992	62 867
1991-92	108 203	1991	138 875
1990-91	90 978	1990	112 372
1989-90	106 335	1989	100 509

MIRAMICHI, AU NOUVEAU BRUNSWICK

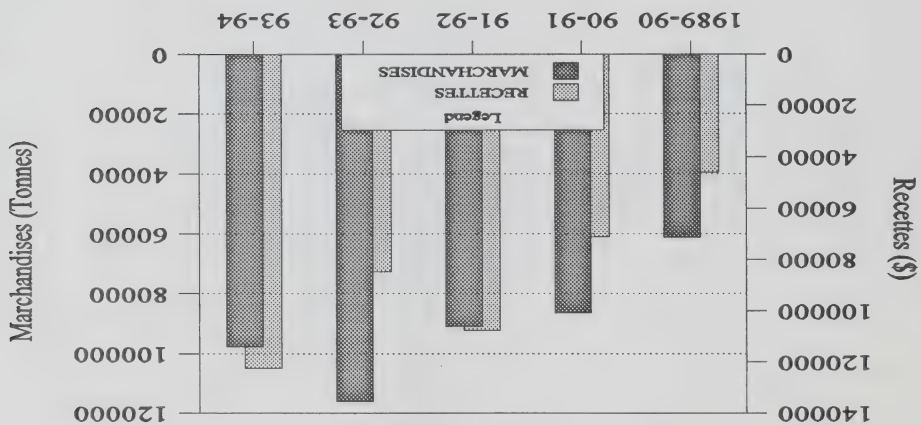
Le port de Miramichi est situé sur la rivière Miramichi, à l'intérieur des terres, à 45 km du golfe Saint-Laurent. Ses installations comprennent deux quais publics, dont l'un est réservé à la manutention de la pâte de bois et l'autre exclusivement aux bateaux de pêche; cinq terminaux maritimes, y compris un quai public de 313 m; deux terminaux pour navires-citernes; deux autres quais réservés aux produits forestiers. La navigation sur la rivière Miramichi dure toute l'année, parfois avec l'aide des brise-glaces. Le port public de Miramichi est constitué des ports de Chatham et de Newcastle, réunis en 1992-1993



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	258 566	1993	113 151
1992-93	394 911	1992	122 796
1991-92	706 519	1991	182 934
1990-91	771 629	1990	282 783
1989-90	713 479	1989	251 236

Le port de Matane est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 400 km en aval de la ville de Québec. Son principal rôle est d'expédier de la pâte de production locale vers les marchés intérieurs de Limoilou et de La Baie. Le havre de Matane, formé par deux brise-lames, dessert les navires en eau profonde. Les installations portuaires comprennent un quai provincial pour traversiers, un quai pour traversiers ferroviaires reliant Matane avec Godbout et Baie-Comeau, un quai longitudinal public de 160 m de long ainsi qu'un appontement offrant une longueur d'accostage à quai de 210 m.

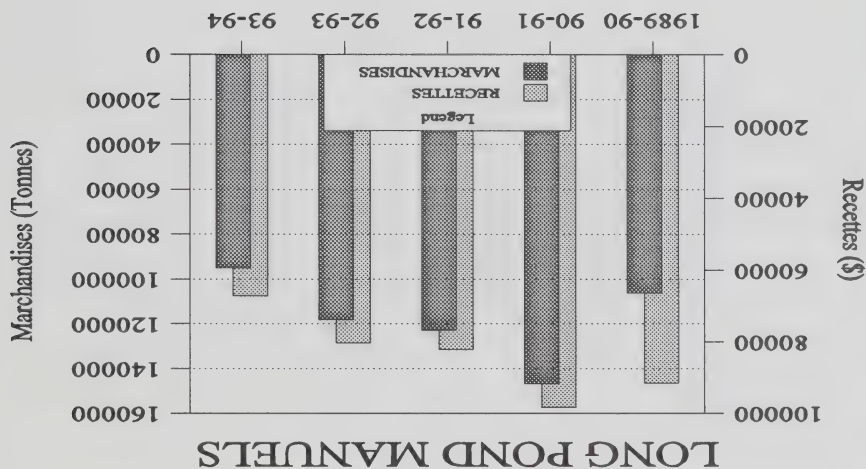
MATANE



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	45 986	1989	61 093
1990-91	71 067	1990	86 408
1991-92	107 672	1991	90 944
1992-93	84 734	1992	116 084
1993-94	122 417	1993	97 702

LONG POND MANUELS, À TERRE-NEUVE

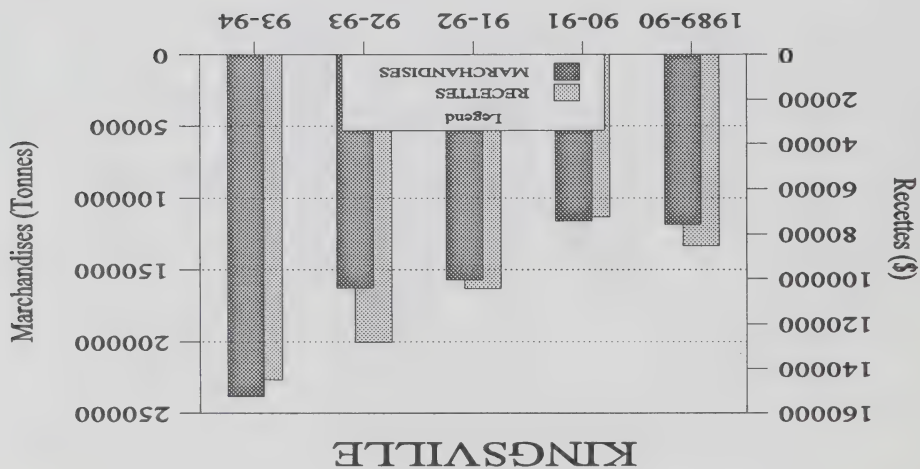
Le port de Long Pond Manuels est situé sur la rive sud de la baie Conception, à 35 km à l'ouest du cap St. Francis et à 20 km environ à l'ouest de St. John's. C'est un port vraquier dont les principales activités sont l'exportation du pyrophyllite (minéral) et l'importation des produits pétroliers, du grain et du ciment. Tout ce trafic est maintenu au quai public de 245 m. Le port est ouvert toute l'année, avec l'aide occasionnelle des brise-glaces au début du printemps.



Marchandises (tonnes)	Recettes (\$)
1989-90	91 631
1990-91	98 363
1991-92	82 075
1992-93	80 324
1993-94	67 179

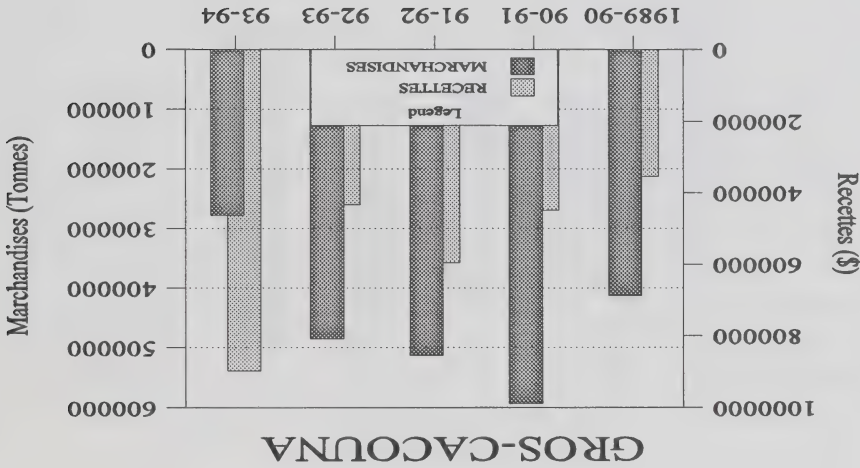
KINGSVILLE, EN ONTARIO

Le port de Kingsville est situé sur la rive nord du lac Érié, à 49 km environ au sud-est de Windsor. Il comprend sept petits appontements pour bateaux de pêche, un quai public de 390 m et un quai de 272 m pour traversiers.



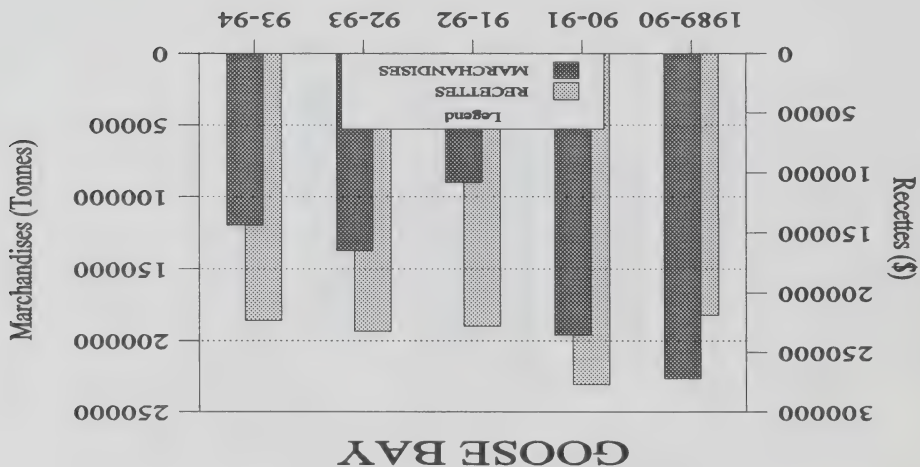
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	144 889	1993	238 119
1992-93	128 162	1992	162 641
1991-92	104 261	1991	156 914
1990-91	72 487	1990	116 037
1989-90	85 323	1989	118 317

Situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 190 km environ en aval de la ville de Québec, le port de Gros-Cacouna est un grand centre d'exportation de bois de construction et de papier journal de production locale. Le port contient un havre artificiel encadré par deux brise-lames. Il comprend un quai public de 240 m de long et un entrepôt de 2 800 m². Tout le trafic du port de Gros-Cacouna est accueilli au quai public. Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance occasionnelle des brise-glaces.



GOOSE BAY, AU LABRADOR

Goose Bay est la plus grande agglomération urbaine du Labrador. Elle est située dans le bassin Terrington, à l'extrémité ouest du lac Melville, à 256 km environ de la côte est. Le principal rôle du port de Goose Bay est d'assurer la distribution des marchandises destinées aux communautés éloignées sur la partie nord de la côte du Labrador. Il comprend un quai principal (longitudinal), avec un hangar à marchandises en transit de 1 625 m², et le quai ouest (apponement). Les principales activités du port comprennent la manutention des produits pétroliers, le trafic roulier-porte-conteneurs de Marine Atlantique et le transbordement des marchandises à destination du nord du Labrador.



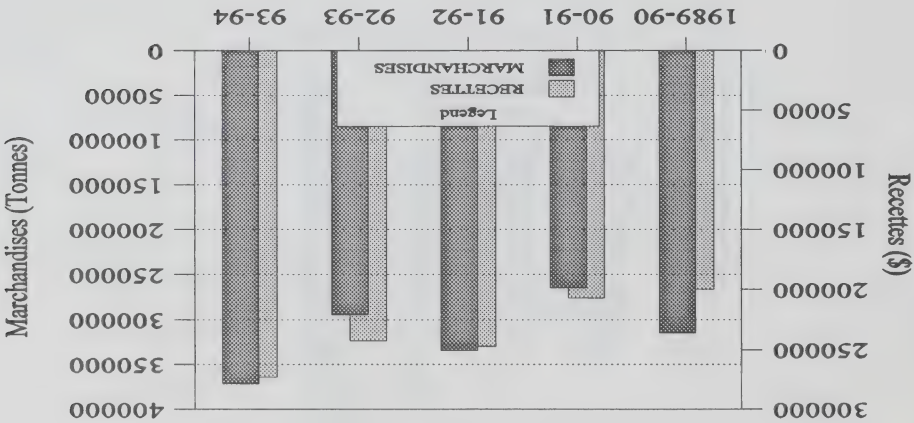
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	223 313	1993	119 742
1992-93	232 153	1992	137 325
1991-92	227 693	1991	90 102
1990-91	276 755	1990	195 752
1989-90	218 543	1989	226 702

Le port de Goderich, situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, est un des principaux points d'exportation du sel et un centre de distribution du grain. Le port comprend un quai privé et cinq quais publics offrant ensemble une longueur d'accostage à quai de 6 300 m. Le chenal entretenu et le havre ont des profondeurs de 6,4 m à 7,3 m. Des silos-élévateurs à grain pouvant contenir 129 000 t de blé sont disponibles à contrat. La saison de navigation débute à la mi-avril et se termine vers la fin de décembre.



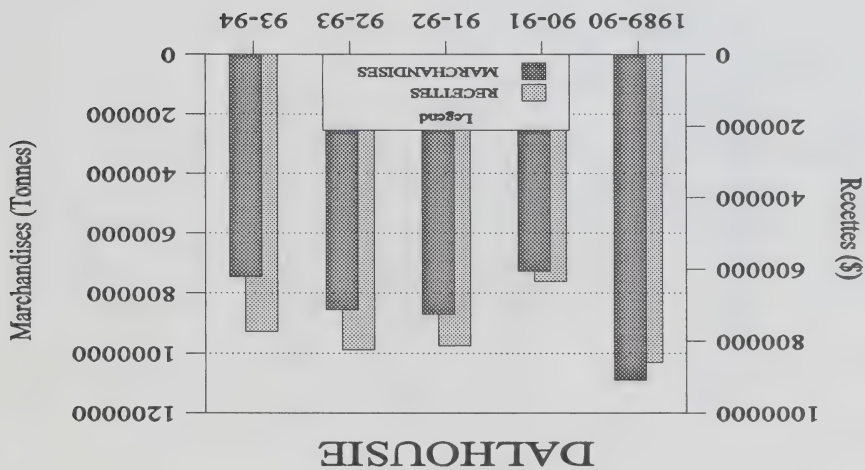
Le port de Gaspé présente un des meilleurs havres naturels de l'est du Canada. Situé derrière une barrière de sable dans la baie de Gaspé, ce port bien protégé offre une profondeur d'eau suffisante pour desservir le trafic des marchandises. L'installation portuaire publique consiste en un quai de 234 m de long et de 23,4 m de large, avec une profondeur d'eau de 12 m à l'extrémité. Trois postes de mouillage offrent des services de manutention convenant à la plupart des navires, à diverses profondeurs. Les principales activités du port de Gaspé sont l'exportation de l'acide sulfurique et du poisson et l'importation des concentrés de cuivre et de produits pétroliers.

GASPÉ



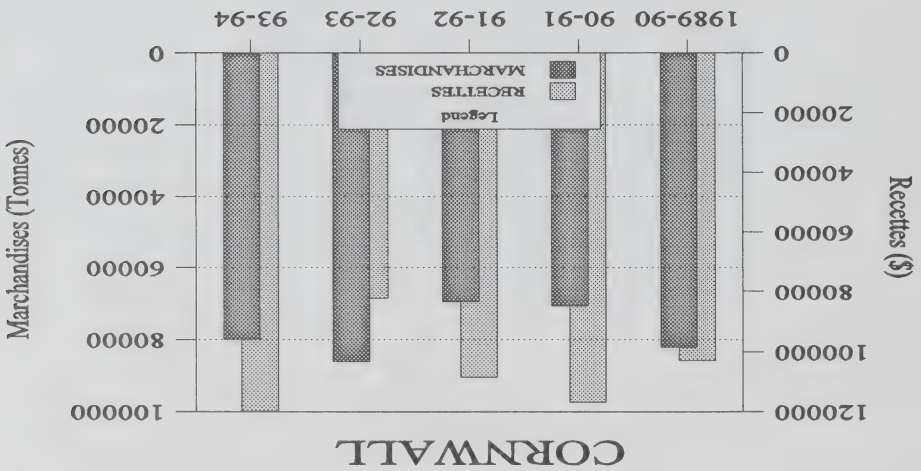
DALHOUSIE, AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Le port de Dalhousie est situé dans la baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière Restigouche, sur la limite nord du Nouveau-Brunswick. C'est un port vraquier qui exporte du papier journal et des concentrés de minéral et qui importe des hydrocarbures et du charbon. Il comprend deux quais publics offrant une longueur d'accostage de 375 m, une rampe de roulage, une superficie d'entreposage de 8 330 m² et un terminal de traversier. Le port de Dalhousie est ouvert toute l'année, grâce à l'aide des brise-glaces.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	773 000	1993	744 195
1990-91	824 336	1992	855 496
1991-92	812 292	1991	870 939
1992-93	633 038	1990	725 898
1989-90	858 888	1989	1 089 992

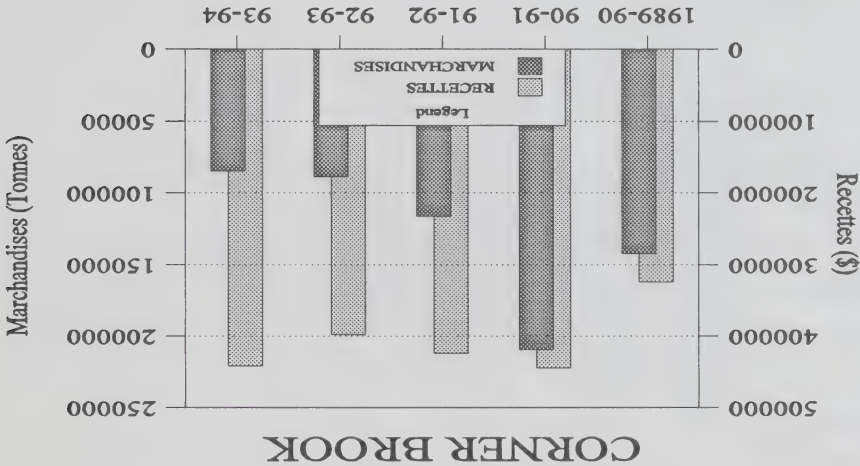
Le port de Cornwall est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 120 km à l'ouest de Montréal. C'est principalement un port vraquier qui répond aux besoins de l'usine de fibres synthétiques et du moulin à papier de l'endroit. Il compte un quai public offrant une longueur d'accostage de 175 m et des profondeurs d'eau de 8,2 m ainsi que des parcs à citernes privés de grande capacité. Les navires y circulent de la mi-avril à la mi-décembre.



Marchandises (tonnes)	Recettes (\$)
1989-90	102 975
1990-91	116 883
1991-92	108 619
1992-93	82 278
1993-94	119 841

CORNER BROOK, A TERRE-NEUVE

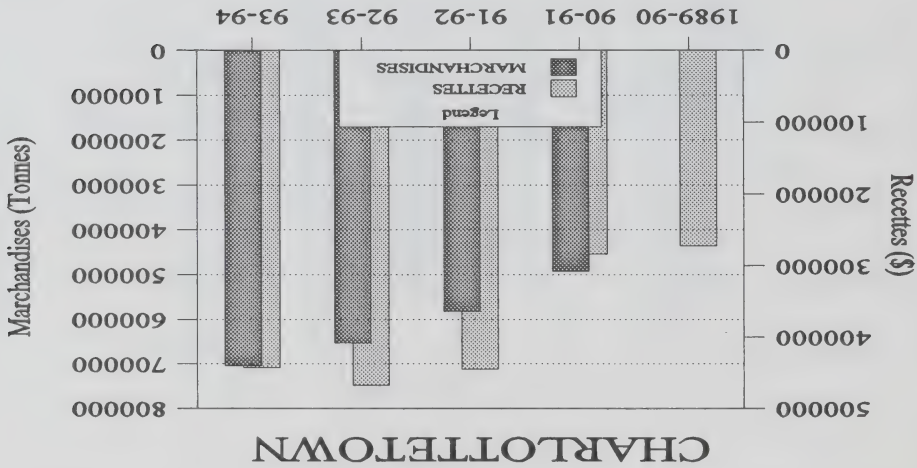
Le port de Corner Brook est situé sur la rive sud du bras Humber, à 35 km environ du golfe Saint-Laurent. Il aide la ville de Corner Brook à jouer son rôle de centre de distribution des marchandises destinées aux régions ouest et centrale de Terre-Neuve. Il apporte un soutien très important aux producteurs de papier et de ciment et à l'industrie des pêches de l'endroit. C'est un grand port en eau profonde, bien abrité, qui comprend trois terminaux pétroliers, un quai de 503 m de long réservé au moulin à papier, un terminal pour ciment en vrac, un quai public de 361 m de long amélioré pour le trafic des conteneurs ainsi qu'un entrepôt public de 2 436 m². Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance occasionnelle des brise-glaces.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1989-90	323 954	1989	142 127
1990-91	444 438	1990	209 676
1991-92	423 839	1991	116 303
1992-93	398 355	1992	88 441
1993-94	441 784	1993	84 603

CHARLOTTETOWN, À L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

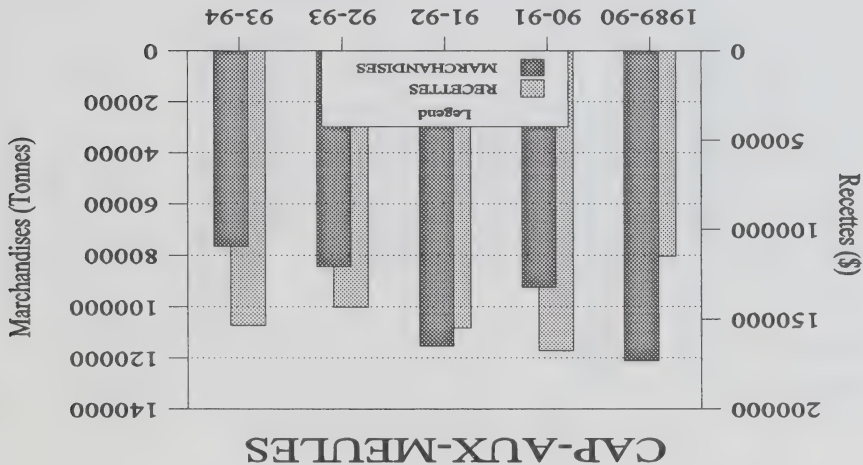
Le port de Charlottetown est situé sur la rive ouest de la rivière Hillsborough, sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard. Principal port de l'île, il comprend un terminal maritime public offrant une longueur d'accostage à quai de 400 m, une superficie d'entrepôt de 2 300 m², deux terminaux privés pour navires-citernes et une base de la Garde côtière canadienne.



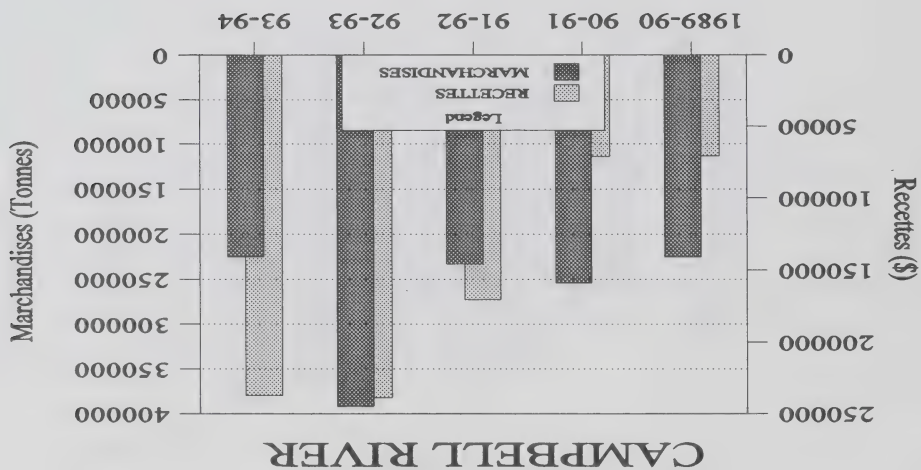
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	443 255	1993	704 130
1992-93	467 592	1992	653 748
1991-92	445 016	1991	581 960
1990-91	283 526	1990	491 948
1989-90	271 957	1989	526 285

CAP-AUX-MEULES, AU QUÉBEC

Le port de Cap-aux-Meules, sur la côte est de l'île du même nom, joue un rôle important dans l'approvisionnement des Îles-de-la-Madeleine. Le port est bien protégé par un brise-lames public et il comprend de nombreuses installations pour navires de pêche et petites embarcations. L'infrastructure des transports compte deux postes à quai publics de 172 m et de 90 m respectivement, avec une rampe de roulement de 28,8 m de large à l'extrémité. Le port est ouvert de mai à décembre.



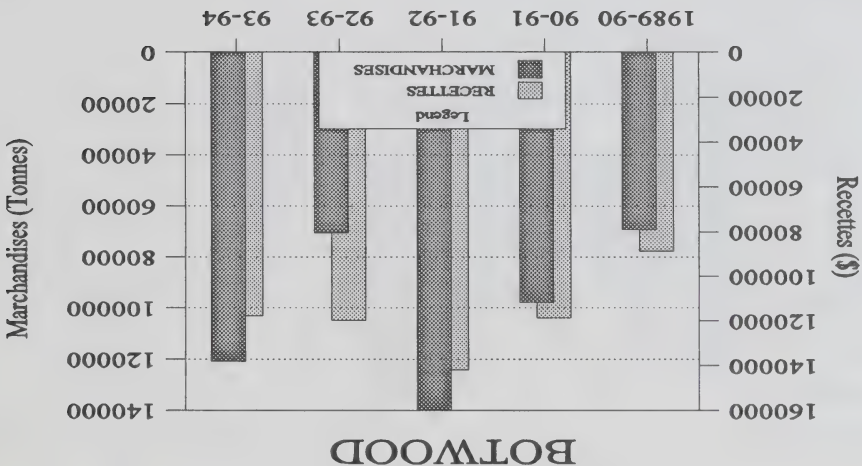
Le port de Campbell River est situé sur la côte est de l'Île de Vancouver, à mi-chemin entre Cape Scott et Victoria. Le port soutient une économie fondée sur les ressources en desservant des navires de haute mer qui transportent principalement du charbon, de la pâte de bois, du papier, du bois de construction et des concentrés de minerai. La région de Campbell River compte plusieurs installations, y compris celle du Ministère des Pêches et océans, un service de traversier, deux quais privés en eau profonde, plusieurs petits ports privés pour chalands ainsi que l'unique installation portuaire publique à vocation industrielle située sur la pointe Middle.



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1989-90	1989
1990-91	1990
1991-92	1991
1992-93	1992
1993-94	1993

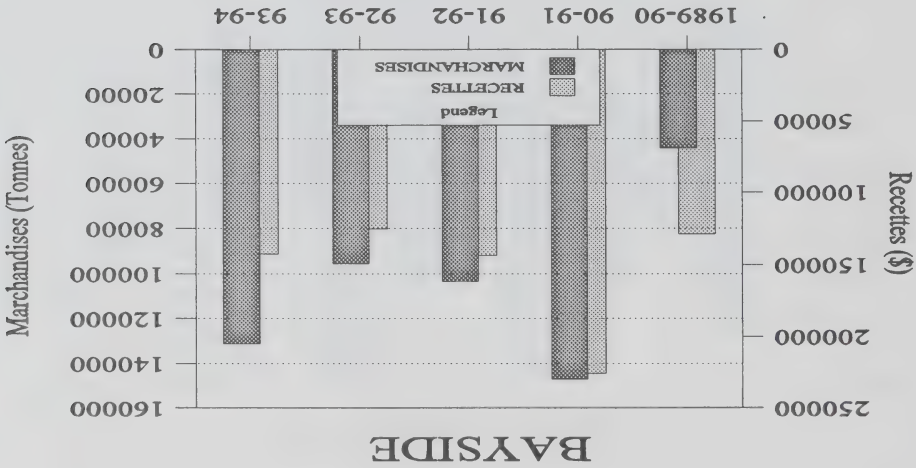
BOTWOOD, A TERRE-NEUVE

Le port de Botwood est situé sur la côte nord-est de Terre-neuve, dans la baie des Exploits, à 37 km de la ville de Grand Falls. Le port soutient le moulin à pâtes et papier de Grand Falls et facilite l'approvisionnement de la région en hydrocarbures. Il comprend deux terminaux privés pour papier journal et hydrocarbures ainsi que deux quais publics dont l'un, réservé à la manutention du mazout, est un appontement offrant une longueur d'accostage de 52 m, une largeur de 10 m et une profondeur d'eau de 8,5 m. L'autre quai public est un quai de transit longitudinal de 83 m, avec un hangar de transit de 1 281 m². Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'aide des brise-glaces en hiver.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	117 755	1993	120 932
1992-93	119 892	1992	70 402
1991-92	141 975	1991	139 987
1990-91	118 720	1990	97 663
1989-90	88 693	1989	69 005

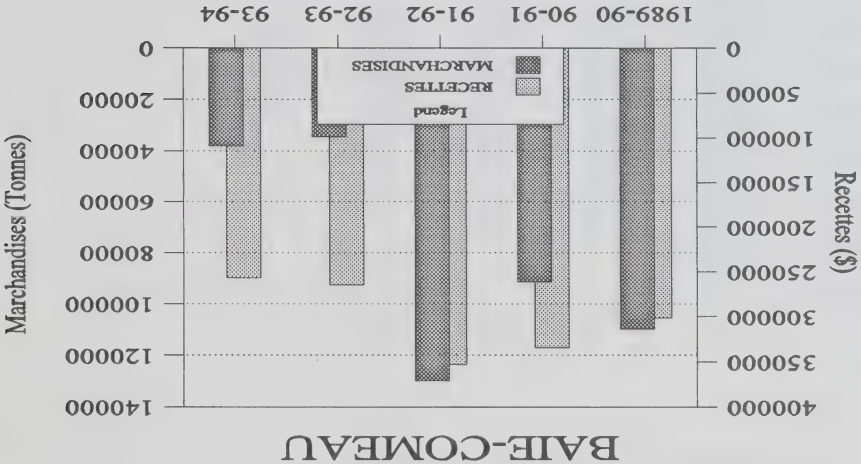
Le port de Bayside est situé sur la rivière St. Croix, qui se déverse dans la baie Passamaquoddy, en bordure de la baie de Fundy. Situé à 12 km au nord-ouest de St. Andrews, Bayside est un terminal actif d'importation et d'exportation du poisson, du bois à pâte, du bois de construction, de pommes de terre et de combustible. Le port comprend un quai public offrant une longueur d'accostage de 242 m et une profondeur d'eau de 8,5 m. A l'abri des glaces, le port de Bayside est ouvert toute l'année.



BAYSIDE

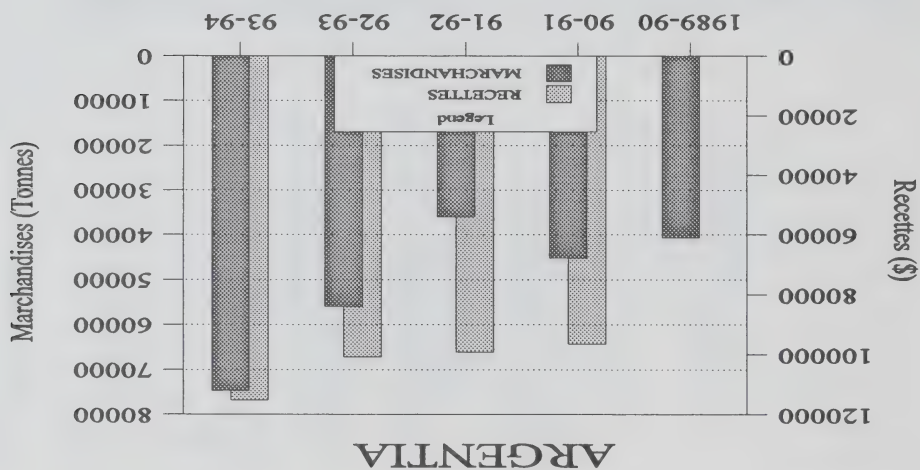
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	142 651	1993	131 222
1992-93	125 297	1992	95 491
1991-92	143 512	1991	103 377
1990-91	225 967	1990	147 084
1989-90	128 981	1989	44 234

Le port de Baie-Comeau est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 km en aval de la ville de Québec. Ce port sert au transbordement du grain et à l'exportation du papier journal et de l'aluminium; ses installations d'accostage privées s'étendent sur presque 1 000 pi en tout. Celles-ci comprennent un terminal céréalier dont les éleveurs peuvent contenir 364 000 t de blé environ. Le port comprend également un quai public offrant une longueur d'accostage de 585 m, avec des profondeurs allant de 7 m à 9 m. Il est ouvert toute l'année.



ARGENTIA, À TERRE-NEUVE

Le port d'Argentia est sur la rive sud de la baie Placentia, à 130 km environ de St. John's. Le port, qui offre un havre en eau profonde exempt de glace, comprend deux quais publics dont l'un n'est plus en service et l'autre est réservé à la flotte. Le quai de la flotte a une largeur de 18,8 m et offre une longueur d'accostage de 63,5 m, avec des profondeurs variant de 7,9 m à 8,5 m. On y trouve également une rampe de roulage, trois quais privés, deux citernes et un pipe-line. Argentia joue un rôle de premier plan dans l'exportation du poisson vers les marchés internationaux et dans l'importation du sel.



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1993-94	115 160	1993	74 613
1992-93	100 875	1992	55 856
1991-92	99 075	1991	35 984
1990-91	96 393	1990	45 224
1989-90	66 178	1989	40 672

Les recettes totales enregistrées durant l'exercice se sont élevées à 2,4 millions de dollars.

Les dépenses engagées dans le grand projet d'immobilisation visant à améliorer les installations à l'île Pelée et les terminaux des traversiers sur le continent se sont élevées à 8,1 millions de dollars.

Les grands projets d'immobilisation comprenaient notamment : les réparations de la jetée nord à Goderich, les réparations structurales du quai à Owen Sound, les réparations du quai à Milhaven et les travaux de dragage à Kingsville. Les petits projets d'immobilisation ont porté sur l'aménagement d'une installation de traitement destructif en milieu fermé à Collingwood et de l'éclairage du quai à Port Stanley.

Un programme d'entretien portuaire (fonctionnement et entretien) de 5,1 millions de dollars a porté sur la réparation et la rénovation des installations portuaires afin d'appuyer les activités maritimes commerciales.

Les cadres régionaux de Havres et Ports ont travaillé à la mise sur pied de partenariats avec les communautés portuaires des Grands Lacs pour promouvoir la formule de partage des coûts afin de maximiser les budgets d'entretien et de fonctionnement et de réduire le coût élevé de l'entretien des installations portuaires.

Région de l'Ouest :

La Région de l'Ouest a connu une deuxième année consecutive de croissance des activités en 1993-1994, en raison de la bonne tenue de l'économie maritime côtière. Les recettes brutes se sont accrues de 5 p. 100, pour atteindre 2,8 millions de dollars, dont 46 p. 100 ont été générées par les ports de Victoria et d'Esquimalt.

Le port de Victoria demeure le principal terminal de paquebots de croisière et de traversiers rapides pour les piétons de l'île de Vancouver.

Dans le cadre d'un projet de réfection tripartite, la ville de Victoria, la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont ensemble investi 1,3 million de dollars pour fournir des services centralisés de transport des passagers sur les lignes de traversiers rapides desservant l'État de Washington.

La réparation des installations portuaires a permis de mettre en oeuvre 70 projets de génie maritime, qui ont entraîné des dépenses de 3,2 millions de dollars.

La région a exploité et gère 23 havres publics et 142 installations portuaires publiques dans les Territoires du Nord-Ouest, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique dans le but de maintenir un système de transport sécuritaire et bien adapté aux besoins de la région.

Le remplacement des entrepôts de marchandises en transit au port de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, a reçu l'approbation ministérielle et les travaux de construction ont commencé au début de 1994. Le projet consiste en travaux de remplacement de deux entrepôts de marchandises en transit en bois par une seule structure moderne à ouverture libre d'une surface de 4 925 m².

Les consultations ont commencé avec les représentants du secteur industriel afin d'attirer de nouvelles activités en 1994-1995 telles que la fabrication d'un nouveau produit d'émulsion de minerais à Dalhousie (Nouveau-Brunswick); l'extraction de gypse à Bayside et le transport maritime lié au futur raccourcement (pont) avec l'Île-du-Prince-Édouard.

Région des Laurentides :

Au cours de la période de 1993-1994, 1,6 million de tonnes métriques de cargaisons sont passées par les ports de cette région, produisant ainsi des recettes totales de 2,5 millions de dollars, soit une légère augmentation par rapport aux recettes de 2,4 millions de dollars enregistrées en 1993-1994.

Les travaux se sont poursuivis sur neuf grands projets d'immobilisation entraînant des dépenses totales d'approximativement 10 millions de dollars. Quatre de ces projets sont terminés, notamment : la construction d'un entrepôt à La Romagne, la reconstruction du quai à Les Méchins, la reconstruction de la tête de jetée et du quai en éperon à Rimouski ainsi que la reconstruction du quai à Tête-à-la-Baleine.

Les études se sont poursuivies sur les travaux des installations de Gros-Cacouna et sur la restauration de la jetée est dans le port de Rimouski.

Les frais d'entretien pour les installations portuaires se sont élevés à 5,5 millions de dollars.

La Région des Laurentides a lancé l'« Opération vocation des ports » en 1993-1994. Ce projet a pour objet de définir la future classification de chaque port en vue d'atteindre un développement complémentaire et d'éviter une concurrence défavorable. Le projet d'un système portuaire du Saint-Laurent est également en cours d'élaboration.

Région du Centre :

Une des grandes activités en 1993-1994 a été le déménagement de Toronto à Sarnia (Ontario) de l'administration centrale de la Région du Centre de la Garde côtière. Les Havres et Ports de la Région du Centre administrent et entretiennent 48 havres publics en Ontario et deux au Manitoba.

HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS DU PROGRAMME

RÉALISATIONS RÉGIONALES

Les activités commerciales et opérationnelles de la direction générale se déroulent au niveau local et au niveau régional. Les renseignements suivants fournissent un aperçu régional des réalisations de la direction générale en 1993-1994.

Région de Terre-Neuve :

Les recettes brutes en 1993-1994 ont atteint 1,7 million de dollars. Sept des ports de la région ont recueilli 83 p. 100 des recettes.

Plus de 9,4 millions de tonnes métriques de cargaisons sont passées par les ports sous la gestion de la région de Terre-Neuve.

En 1993, les travaux de construction ont commencé sur deux grands projets d'immobilisation : à LaPoile - reconstruction du quai et à Mary's Harbour - prolongement du quai. Les travaux avancent bien sur les deux projets et devraient être terminés en 1994. Les deux projets amélioreront considérablement l'accessibilité à ces ports isolés.

Les petits projets d'immobilisation ont compris : la rampe de chargement à St. Lewis, au Labrador, la construction de la canalisation d'eau à Long Pond et la construction d'une nouvelle gare pour les marchandises à McCallum.

Les dépenses totales pour le programme d'entretien des ports se sont élevées à 2,7 millions de dollars. Cela comprenait une vaste gamme de projets nécessaires pour entretenir les installations afin qu'elles puissent fonctionner de façon sécuritaire.

Région des Maritimes :

Les recettes brutes en 1993-1994 ont été de 3 156 146 \$, soit une baisse de 1,1 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Les incidences de la récession ont continué de se faire sentir, particulièrement dans le secteur des produits forestiers. Malgré des pertes généralisées dans ce domaine, des gains ont été enregistrés dans le secteur du détroit de Canso avec la réouverture du terminal pétrolier à Point Tupper.

Les droits d'entreposage

- Frais imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou d'espaces disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.

Les droits de location

- bail qui est ordinairement basé sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par le gouvernement en Conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, soit remplacés par des surcharges. Les contrats négociés visent à accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Le Ministère remet au Trésor toutes les recettes qu'il a obtenues, après déduction des commissions versées aux capitaines de port et aux gardiens de quai.

- coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et à celles des réseaux de transport aérien et de surface.

ADMINISTRATION DU PROGRAMME

L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux. Quant à sa coordination globale, elle relève d'une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et des ports.

Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacun des ports. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont gérants de port ou gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des droits perçus auprès des usagers. Ces représentants, connus sous le nom de capitaines de port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et sont aussi actifs dans les ports que la circulation des navires l'exige.

DROITS IMPOSÉS AUX USAGERS

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* sont fondés sur les usages effectués à des fins commerciales. Ils incluent les principaux types de redevances ci-après énumérées :

Les droits de port

- frais imposés à un navire, qui diffèrent selon sa taille et ses destinations précédentes.

Les droits d'amarrage

- droits imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.

Les droits de quaiage

- frais imposés à une cargaison manutentionnée sur un quai public. Ces frais dépendent du type de cargaison et respectent un taux à la tonne ou au cubage.

OPÉRATIONS PORTUAIRES

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où les liens ferroviaires ou routiers sont rares et où le coût du transport aérien peut s'avérer prohibitif, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent un lien indispensable en matière de transport. Les ports publics permettent de garantir l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et à assurer le transport des passagers.

Dans d'autres lieux, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur pécuniaire par unité de volume ou de poids est peu élevée (les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres). Ces ports ne répondent pas seulement aux besoins des entreprises locales; ils sont parfois le seul lien qui relie le Canada aux marchés d'outre-mer.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements portant sur l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des droits imposés aux usagers. Certains services comme la manutention des marchandises sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le parlement.

OBJECTIFS DU PROGRAMME

Les ports qui sont directement administrés par Transports Canada sont liés à ceux d'une part de la Société canadienne des ports et d'autre part des Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

- contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
- être efficient;
- assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables;

Ce "transport commercial" comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont placés sous la responsabilité du Ministère des Pêches et Océans. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économique pour plusieurs types d'utilisateurs de partager des mêmes installations.

La Loi sur les ports et installations portuaires publiques confie au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage des ports et installations portuaires publiques dans 524 lieux au Canada, principalement pour servir au transport commercial.

APERÇU DU PROGRAMME

Le présent rapport, qui a été préparé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publiques administrés aux termes de la Loi; et exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales, de même que ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont visés par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences en matière de rapports.

Article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques (SRC 1985)

"...dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministère établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publiques au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement."

CONTEXTE

DESCRIPTION DU PROGRAMME

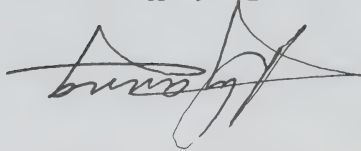
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le onzième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publics du Canada, conformément à l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par eau au Canada transitent par les ports publics. Les ports locaux sont également essentiels à la vie de nombreuses localités et continueront de grandir et de se développer tout en reflétant celles qu'ils desservent.

La responsabilité de l'exploitation générale des ports publics incombe à la Garde côtière canadienne. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y assurent de précieux services et je profite de l'occasion qui m'est offerte pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui assurent une saine administration de ces derniers au profit de la collectivité.

J'espère que l'information que renferme le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi.

Le ministre des Transports



Douglas Young

SOMMAIRE

PAGES	
1	AVANT-PROPOS
3	I DESCRIPTION DU PROGRAMME
7	II HAVRES ET PORTS : FAITS SAILLANTS
11	III SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX
27	IV ÉTAT DES REMISES - 1993-1994
29	V CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS
31	VI EXAMEN FINANCIER

1993/1994 RAPPORT ANNUEL SUR LES OPÉRATIONS FINANCIÈRES



HAVRES ET PORTS

Garde côtière
canadienne
Canadian
Coast Guard
Havres et
Ports
Harbours and
Ports

CAI
T 60
P73



Transport
Canada

Transports
Canada

Government
Publications
TP 6165

HARBOURS AND PORTS



1994 / 1995

Annual

Report

on

Financial

Operations



Canada

TABLE OF CONTENTS



Page

Foreword.....	1
I Program Description	3
II Harbours and Ports: Program Highlights	
Headquarters Achievements.....	7
Regional Achievements.....	9
III Summary of Operations for Major Commercial Ports	13
IV Statement of Remissions for 1994-1995	43
V Public Harbour Advisory Councils.....	45
VI Financial Review	47

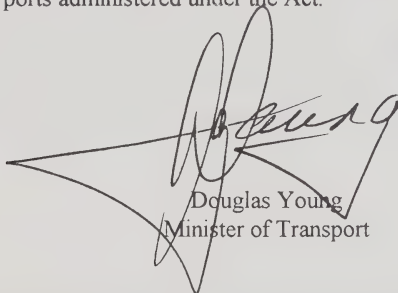
FOREWORD

I am pleased to submit to Parliament this twelfth Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for contributing to regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also important to the life of many communities.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Transport Canada Harbours and Ports Directorate. The administration of public ports at the local level is generally provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of many Canadian communities.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.



Douglas Young
Minister of Transport

PROGRAM DESCRIPTION

Background

...the Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after he completes it.

Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (RSC 1985)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, Transport Canada currently maintains, administers and develops public port facilities and public harbours at 550 sites across Canada, primarily to assist commercial transportation.

"Commercial transportation," in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational activities which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where no rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs, and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital requirements, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

Program Objectives

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- ◆ contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- ◆ is efficient;
- ◆ provides ports users with accessible and equitable transportation services; and
- ◆ is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Program Administration

The program is administered by the Canadian Coast Guard's Harbours and Ports Directorate, through six regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

User Fees

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

- Harbour dues - A charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.
- Berthage - A charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.
- Wharfage - A charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.
- Storage - A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.
- Letting - A rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by Governor-in-Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. All revenues, excluding commissions paid to harbour masters and wharfingers, are vote-netted from operating and maintenance expenditures on a regional basis.

HARBOURS AND PORTS: PROGRAM HIGHLIGHTS

HEADQUARTERS ACHIEVEMENTS

Property and Real Estate Issues

The Harbours and Ports Directorate continued to implement the necessary changes and updates to its real property policies as they relate to the Real Property Management Manual revised by the Bureau of Real Property Management of the Treasury Board Secretariat in 1994.

Harbours and Ports officials undertook a more comprehensive study and review of its property inventories of lands and lands covered by water as well as property value estimates associated therewith. In addition, remedial action was taken to resolve environmental issues affecting some federal properties.

Thirty federally owned port properties were identified as surplus to operational requirements and are being processed for disposal by sale.

During the 1994-1995 fiscal year, the Harbours and Ports Directorate processed a total of 190 letting documents affecting federal property with an annual letting revenue of \$0.8 million. At year end, a total of 1,270 letting documents (leases and licenses) affecting port properties were in effect representing annual revenues in excess of \$3 million.

Regulatory and Legislative Initiatives

The Harbours and Ports Directorate is in charge of any regulation regarding public harbours (Public Harbours and Port Facilities Act) and offers support to the 9 Harbour Commissions to proceed with their by-laws.

During the fiscal year 1994-1995, a number of accomplishments have taken place. Several Harbours and Ports and Harbour Commissions projects have been processed through several phases of the regulatory process: 10 regulatory initiatives have been approved, 2 prepublished and 12 received a blue-stamp, i.e. a guarantee of federal legal regularity.

Regarding the ten initiatives, for which approval by order of the Governor in Council has been obtained in 1994-1995, there is a public port declaration for the port of Cornwall and amendments to the following By-laws: tariff increase for Harbours and Ports; marina tariffs for the Oshawa Harbour Commission; revision of the penalty clause for the Fraser River Harbour Commission; licensing of vessels in the port of Toronto; several provisions in the Thunder Bay and Hamilton tariff by-laws; updates of proclamations and some linguistic harmonization for the major by-laws of 7 harbour commissions.

Two Toronto Harbour Commissioners by-laws were prepublished : Licensing, since approved and Toronto Island Airport waters zoning.

Twelve blue-stamps were obtained for the Harbour Commissions from PCO legal services: 3 for Toronto, 2 for Windsor, 1 for Thunder Bay, 1 for Hamilton, 1 to harmonize proclamations of 7 harbour commissions and 2 for Harbours and Ports tariffs.

Environmental Issues

Harbours and Ports continues to place priority on managing the environment. A number of aspects were dealt with in 1994-1995.

More than 180 screening and environmental impact studies were carried out for capital and maintenance projects.

Harbours and Ports was involved in other areas of environmental management: it participated in the work of various committees and task forces, including the ones on the Coast Guard environmental impact assessment manual, the environmental assessment registry of the new Canadian Environmental Assessment Act (January 1995), the Code of Environmental Practice and the Registry of Underground and Above-ground Tanks of the CCME (Canadian Council of Ministers of the Environment).

We have completed close to 30 site environmental studies. We have undertaken 5 site restoration projects, 4 of which were completed in 1994-1995.

Accessibility Plan

Harbours and Ports submitted its facilities access plan to the Minister of Transport. The purpose of the plan is to make federal public facilities comply with the standards adopted in the Treasury Board policy on access for the disabled, and according to a set schedule.

Marketing Initiatives

Over the course of the last year, the Harbours and Ports Directorate has engaged in a number of marketing and promotion initiatives. One of the first initiatives to be completed was the development and creation of updated advertising material i.e. camera ready copy. This new advertising copy was used in a number of trade and industry publications either to reinforce our presence in the marketplace with existing customers or to create an awareness of our Public Harbours and Ports installations and services with potential new clients.

In addition, we submitted editorial material and general information to various publications and responded to a number of inquiries for promotional material. Our new national brochure was very well received, with over a thousand copies distributed.

We also attended a variety of trade shows, seminars and industry conferences in support of our advertising efforts. Harbours and Ports staff continued their involvement in national and international ports organizations such as the Canadian Ports and Harbours Association (CPHA), the American Association of Port Authorities (AAPA) and the International Association of Ports and Harbours (IAPH) with a view of maintaining or enhancing our presence as significant players in the ports community.

Tariff Initiative

All tariffs that are applicable under the *Public Harbours Regulations* and the *Government Wharves Regulations* were increased on July 1, 1994. Rates for wharfage, berthage, storage, harbour dues, the cruise vessel passenger charge, wintering charges, and the summer lying-up charge were increased by 6.8% except in cases where the existing rate was too small to result in a difference or where there would be a distortion in the proportion between fees. This increase accounted for the impact of inflation on operating and maintenance costs of public port facilities from 1991 to 1993.

REGIONAL ACHIEVEMENTS

The Directorate's operational and commercial activities take place at the regional and local level. The following information provides a regional perspective of the Directorate's achievements for 1994-1995.

Newfoundland Region

Gross revenues in 1994-95 totaled \$1.5 million. Seven of the Regional Ports accounted for 80% of the revenue.

Over 4.8 million metric tonnes of cargo went through ports administered by the Newfoundland Region; this is down by 51% from previous years due to the lengthy closure of Come By Chance Oil Refinery. This refinery is now back on stream.

During 1994, construction was completed on two Major Capital Projects: La Poile - Wharf Reconstruction (\$1.3 million) and Mary's Harbour, Labrador - Wharf Extension (\$1.9 million). Approval was received to reconstruct the coastal wharf at Hermitage (\$2.9 million); the construction contract has been awarded and site work will commence April, 1995, with completion scheduled for October, 1996. This project will greatly improve safety and efficiency at this facility thereby improving the accessibility to the isolated ports serviced from this location.

Minor Capital Projects included: Nain, Labrador - Loading Ramp (\$460,000), Argentia - Harbour Master's Office (\$80,000), Davis Inlet Relocation (Sango Pond) - Feasibility Study (\$198,000), Newfoundland Environmental Auditing (\$143,000).

Total Expenditure on the Port Maintenance Program was \$3.3 million and included a wide variety of projects necessary to maintain facilities in safe operating condition and the Port Master Plans Update Study which commenced in 1994-1995 and will be completed in early 1995-1996.

Maritimes Region

Gross Revenues for 1994-1995 were \$3.5 million, an increase of \$0.4 million over the previous year.

The port maintenance program included a wide variety of projects necessary to maintain the safe and efficient use of the facilities by commercial shipping.

Total Expenditure on the Port Maintenance Program was \$4.1 million.

While most commodity levels remained stable, the region did experience increases in potato, petroleum products, aggregates and cruise ship traffic.

Planning continued on a major wharf replacement project for Sydney, NS. Due to continued deterioration, the existing facility was closed to public use in February 1995. Construction of the new wharf is expected to commence by the fall of 1995.

Construction began on the new transit shed for the Port of Summerside, PEI. Shipping was diverted for the entire year to the remaining three PEI ports. This, coupled with a 100% increase in potato exports, necessitated a high level of cooperation between the shippers, labor and other port stakeholders to ensure a successful shipping season.

Several port committees were established over the past year to act as an interface between the Directorate and the many port stakeholders. Discussions included topics such as cost recovery, provision of municipal services, new port business, and future port management possibilities.

A significant agreement was negotiated between the Directorate, the Province of Prince Edward Island, and the City of Charlottetown that will see construction of a new arterial roadway, the Confederation Park, and the refurbishing of the existing dolphins in 1995. These improvements will provide for the safer routing of heavy commercial truck traffic and a more enhanced and attractive berthing and disembarking facility for cruise ships.

Laurentian Region

During the 1994-1995 period, 14.7 million metric tonnes of freight passed through the region's ports, generating gross revenues of \$2.8 million, the same level as in 1993-1994.

Concerning the traffic and revenue forecasts in the ports, both for remote sites and for ferry wharves, the situation remains stable; however, some wharves that are used more for tourism showed an increase in the level of activity because of the growth in packages for excursions. However, most of the region's revenues come from the commercial wharves.

As regards the priority areas identified by the Department, an environmental management plan was implemented, and the "Vocation des ports" project continued with the holding of five consultation forums with a view to developing a new mode of management for public ports with greater community involvement.

In the area of maintenance of port facilities, \$1.1 million was used for maintenance dredging, \$4.1 million for repairs and preventive maintenance, and \$1.3 million to carry out the inspection program and studies on the future of the facilities.

In terms of investment, \$1.0 million was used to complete reconstruction of the Montmagny and Baie Ste-Catherine wharves, and to carry out much of the work to enlarge the entrance to Gros-Cacouna Harbour and restore the east pier of the port of Rimouski.

Central Region

Central Region Harbours and Ports administers and maintains 48 public harbours in Ontario and 2 in Manitoba. Total revenue generated for 1994-1995 was \$2.9 million, an increase of \$0.5 million over 1993-1994.

Principal commodities handled at regional port facilities included salt, petroleum products, grain, sand, stone, gravel, coal and fertilizer.

Construction of the wharf structures and related terminal facilities for the Pelee Island ferry service was completed on the major capital project to upgrade the Pelee Island and Ontario mainland ferry terminals, with 1994-1995 expenditures of \$350,000.

A \$3.9 million O & M Port Maintenance program covered repairs and renovations to port facilities in support of commercial marine activity. Central Region's major O&M projects included: Goderich North Pier Repairs, at a cost of \$643,000; Owen Sound East Wharf Repairs, at a cost of \$484,000; Port Stanley West Pier Concrete Deck Repairs, at a cost of \$459,000; and Port Stanley Approach Maintenance Dredging, at a cost of \$254,000.

Minor Capital projects included capping the Collingwood Contaminated Disposal Facility. This facility was integral to the environmental clean-up and delisting of Collingwood Harbour as a Great Lakes area of concern.

Efforts continue on development of ad hoc port communities which provide a forum for partnership discussions covering port planning and economic development.

Western Region

Western Region achieved a 15% increase over the projected revenue target largely due to higher returns in the Port of Victoria during the summer Commonwealth Games. Gross revenue for 1994-1995 was \$2.4 million of which 32% was generated by the combined ports of Victoria and Esquimalt. Regional harbour dues amounted to \$0.6 million, with port charges returning \$1.0 million and operations from real property totalling \$0.9 million.

The Port of Victoria continues to be the principal cruise vessel and high speed foot-passenger ferry terminus on Vancouver Island. The Belleville Street Ferry Terminal, in Victoria, was opened July 8th, 1994.

Repairs to port facilities involved over 75 marine engineering projects, with expenditures of \$3.0 million. Environmental operations continued in Victoria and Esquimalt to assess industrial lands for mitigation and reuse in support of transportation and commercial uses.

The Western Region public port system continues to serve local and regional transportation needs. The barge handling facilities at Powell River and Campbell River continue to perform in response to coastal shipping in support of the mining and forest industry. The Region operated and administered 23 Public Harbours and 120 Public Port facilities in British Columbia, Saskatchewan and Alberta in support of a safe and responsive transportation system.

Northern Region

The newly formed Northern Region, on April 1, 1994, accepted responsibility for the northern areas of the Harbours & Ports Program and immediately began developing and implementing various aspects of it.

The actual impact of, and the political importance placed on, marine transportation and its related infrastructure by the people and Governments in the North established it as an important element of Regional activities.

Close liaison with our major client, the Government of the Northwest Territories (GNWT), is essential for efficient and economic delivery of the program. GNWT not only help establish priorities but are also involved, through the use of their on site and HQ staff of their Department of Transport, in the actual engineering and site work.

Joint projects to date include, in response to the use of much larger tankers (20 - 30,000 tonnes), an extensive assessment of moorings at Eastern Arctic sites and the development and initial funding for a 5 year capital plan.

New mooring buoys were installed at Iqualuit and Pelly Bay. The Pelly Bay mooring is important in the opening up of this community to marine re-supply instead of its previous reliance on expensive air shipments.

Watching briefs and review/comments as requested are being maintained on proposed major harbour developments at Coppermine (ore export) and Rankin Inlet (fuel and dry goods re-supply). Both projects are currently under the management of the GNWT.

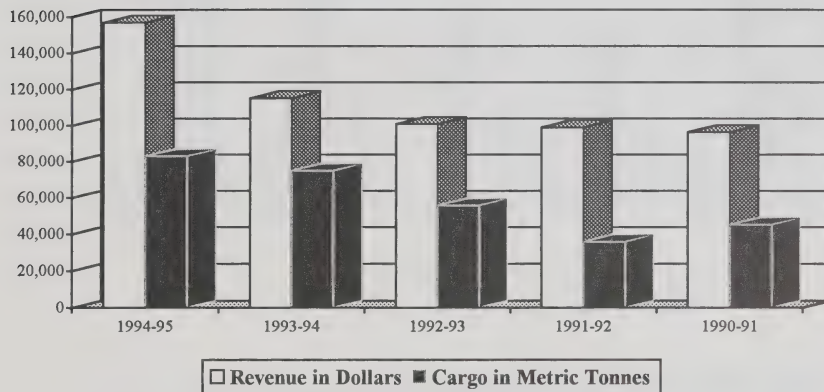
III

SUMMARY OF OPERATIONS FOR MAJOR COMMERCIAL PORTS

Argentia, Newfoundland

The port of Argentia is located on the east side of Placentia Bay, approximately 130 km from St. John's. The port offers an ice-free, deep-water harbour and features two public wharves; one no longer in use and the other for fleet use. The fleet dock has 635 m of docking face and is 18.8 m wide, with depths alongside ranging from 7.9 m to 8.5 m. The port also offers a "Ro-Ro" ramp, three private wharves, two tanks and a pipe line. Argentia plays a major role in the export of fish to international markets, and in the import of salt.

ARGENTIA

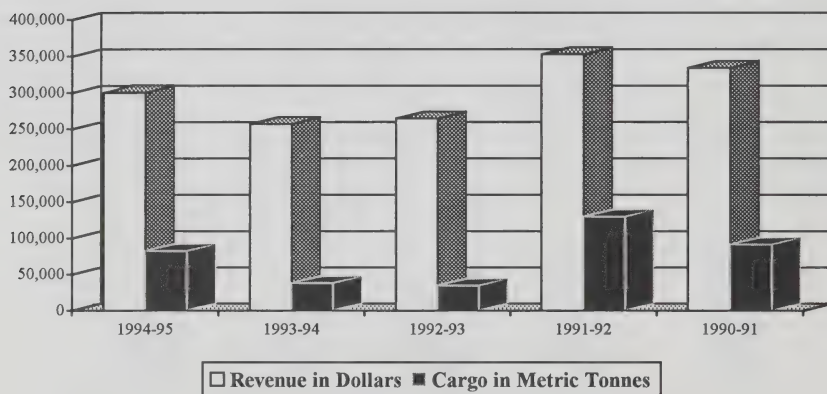


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	157,030	1994	83,088
1993-94	115,160	1993	75,013
1992-93	100,875	1992	55,856
1991-92	99,075	1991	35,984
1990-91	96,393	1990	45,224

Baie-Comeau, Québec

The port of Baie-Comeau is located on the north shore of the St. Lawrence River, 440 km downstream from Quebec City. It has both public and private port facilities. The private facilities are used to transship grain and petroleum products and for the export of aluminum. The public port facilities consist of a wharf with 4 berths having depths of 8.5 m to 9.5 m and a Ro-Ro ramp. It is used to ship newsprint and unload salt. The port is open year round, and is served by both a car ferry and a rail ferry.

BAIE-COMEAU

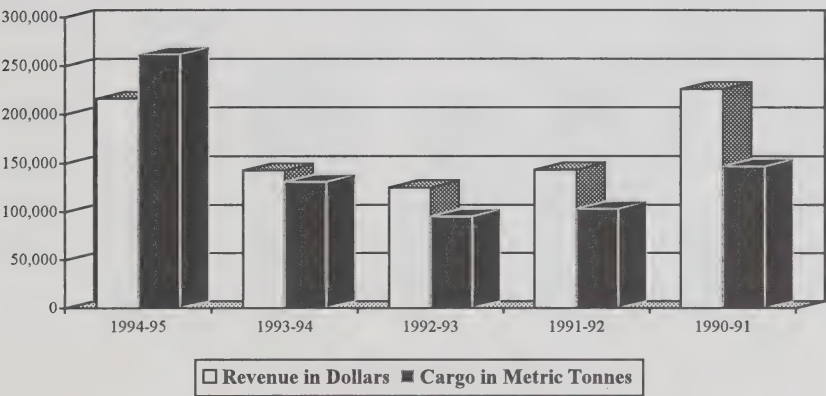


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	300,488	1994	82,555
1993-94	257,063	1993	38,005
1993-94	264,421	1992	34,473
1991-92	353,007	1991	129,698
1990-91	333,981	1990	92,111

Bayside, New Brunswick

The port of Bayside is located on the St. Croix River, which empties into the Passamaquoddy Bay on its way to the Bay of Fundy. Situated 12 km northwest of St. Andrews, Bayside is an active terminal for the import and export of fish, pulpwood, lumber, potatoes and fuel. The port features one public wharf that has a berth length of 242 m and a water depth of 8.5 m. Bayside is ice-free and open to year-round navigation.

BAYSIDE

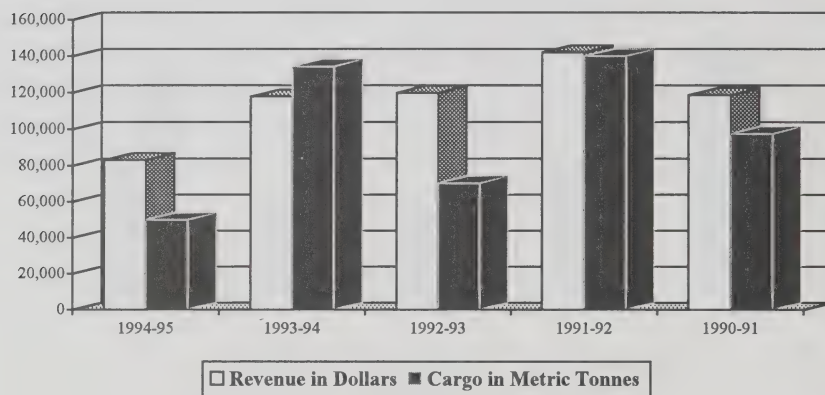


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	216,206	1994	261,885
1993-94	142,651	1993	131,222
1992-93	125,297	1992	95,491
1991-92	143,512	1991	103,377
1990-91	225,967	1990	147,084

Botwood, Newfoundland

The port of Botwood is located on the northeast coast of Newfoundland in the Bay of Exploits, 37 km from the town of Grand Falls. The port supports Grand Falls' pulp and paper mill as well as the area's petroleum needs. It features two private terminals that handle newsprint and petroleum, and two public wharves. One public wharf, an oil dock, is a 52 m by 10 m finger pier. The other, a transit wharf, is an 83 m marginal wharf with a 1,281 m² transit shed. The port is navigable year-round, requiring icebreaker assistance during the winter months.

BOTWOOD

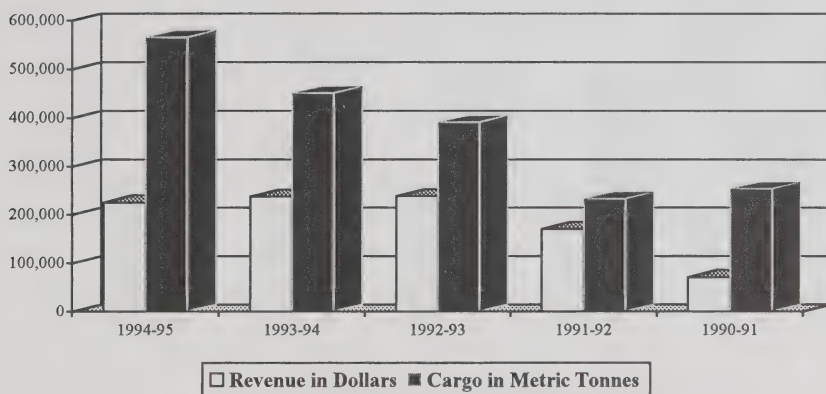


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	83,093	1994	50,039
1993-94	117,755	1993	134,354
1992-93	119,892	1992	70,402
1991-92	141,975	1991	139,987
1990-91	118,720	1990	97,663

Campbell River, British Columbia

The port of Campbell River is located on the east coast of Vancouver Island, situated midway between Cape Scott and Victoria. The harbour supports a resource-based economy, catering to deep-sea vessels primarily carrying coal, pulp, paper, lumber and ore concentrates. Several facilities are located in the Campbell River area including a Department of Fisheries and Oceans facility, a ferry service, two private deep-sea wharves, several small private ports for barge activity, and the only public industrial port facility located at Middle Point.

CAMPBELL RIVER

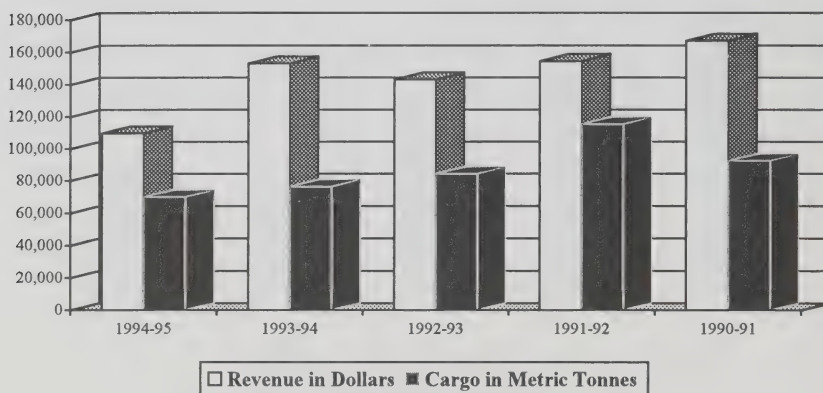


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	225,601	1994	566,425
1993-94	237,333	1993	451,465
1992-93	238,765	1992	391,967
1991-92	170,365	1991	233,120
1990-91	71,261	1990	254,153

Cap-aux-Meules, Québec

The port of Cap-aux-Meules is located on the eastern coast of Ile de Cap-aux-Meules (Grindstone Island) and plays an important role in the resupply of the Iles-de-la-Madeleine. The port is well protected by a public breakwater and has extensive facilities for fishing vessels and small craft. The transportation infrastructure includes two public berths. One is 172 m long, the other 90 m long, ending in a 28.8 m wide "Ro-Ro" ramp. Cap-aux-Meules is navigable from May to December.

CAP-AUX-MEULES

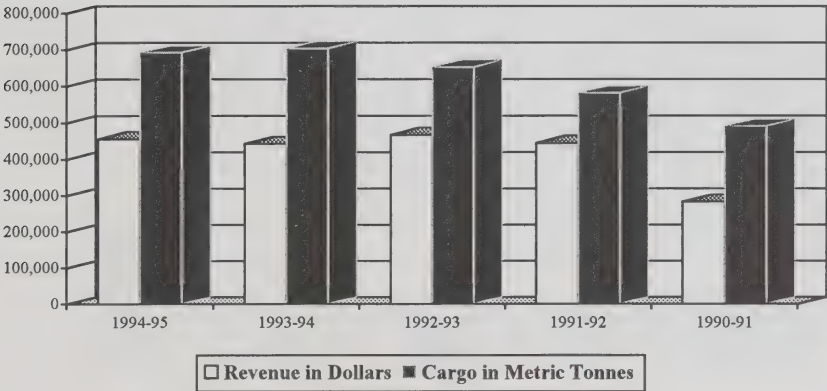


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	109,703	1994	69,944
1993-94	153,213	1993	76,421
1992-93	143,147	1992	84,359
1991-92	154,620	1991	115,432
1990-91	167,324	1990	92,536

Charlottetown, Prince Edward Island

The port of Charlottetown is located on the west bank of the Hillsborough River on the south coast of Prince Edward Island. Charlottetown, the principal port on P.E.I, features one public marine terminal with over 400 m of dock face, and over 2,300 m² of warehousing; two private tanker terminals; and a Canadian Coast Guard base.

CHARLOTTETOWN

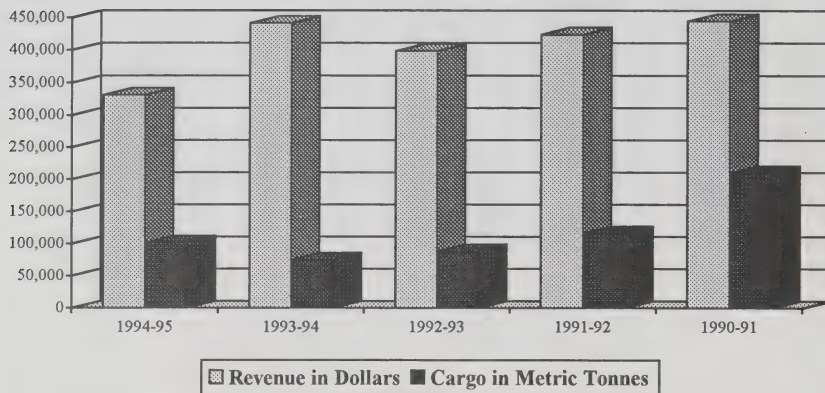


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	456,328	1994	693,195
1993-94	443,255	1993	704,130
1992-93	467,592	1992	653,748
1991-92	445,016	1991	581,960
1990-91	283,526	1990	491,948

Corner Brook, Newfoundland

The port of Corner Brook is located on the south shore of the Humber Arm about 35 km from the Gulf of St. Lawrence. The port supports the city of Corner Brook's role as a distribution centre for cargo bound for western and central Newfoundland. It is also of great importance to the local paper mill, cement plant and fishing industry. Corner Brook is a large, well-sheltered deep-water port that features three oil terminals, a 503 m long mill wharf, a bulk cement terminal, a 361 m long public wharf upgraded to handle container traffic and a 2,436 m² public warehouse. The port is navigable year-round, with occasional ice-breaker assistance.

CORNER BROOK

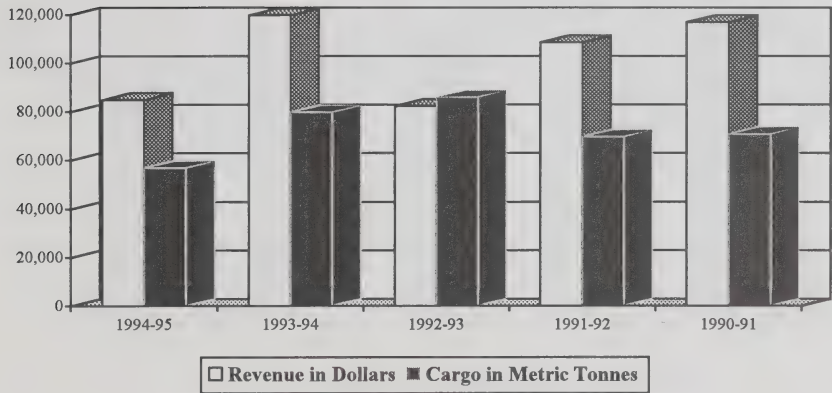


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	331,122	1994	74,740
1993-94	441,784	1993	101,643
1992-93	398,355	1992	88,441
1991-92	423,839	1991	116,303
1990-91	444,438	1990	209,676

Cornwall, Ontario

The port of Cornwall is located on the north shore of the St. Lawrence River, 120 km west of Montreal. Its primary role is to support the bulk needs of the local synthetic fibre plant and paper mill. The port features one public wharf, 175 m long with depths of 8.2 m, and private tank farms with extensive storage for liquid products. The navigation season runs from mid-April to mid-December.

CORNWALL

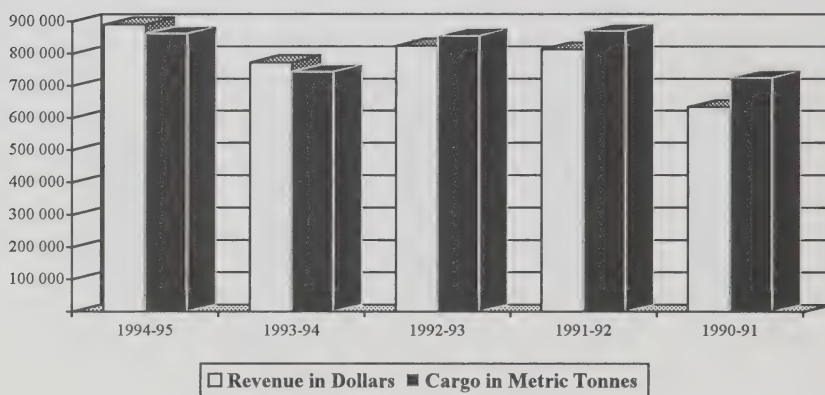


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	84,933	1994	56,837
1993-94	119,841	1993	79,796
1992-93	82,278	1992	86,006
1991-92	108,619	1991	69,538
1990-91	116,883	1990	70,708

Dalhousie, New Brunswick

The port of Dalhousie is located in the Bay of Chaleur at the mouth of the Restigouche River, on the northern border of New Brunswick. Dalhousie is a bulk port with exports of newsprint and ore concentrates, and imports of petroleum and coal. The port features two public wharves with 375 m of dockage, a "Ro-Ro" ramp, 8,330 m² of warehousing, and a ferry terminal. Dalhousie is navigable year round with ice-breaker support.

DALHOUSIE

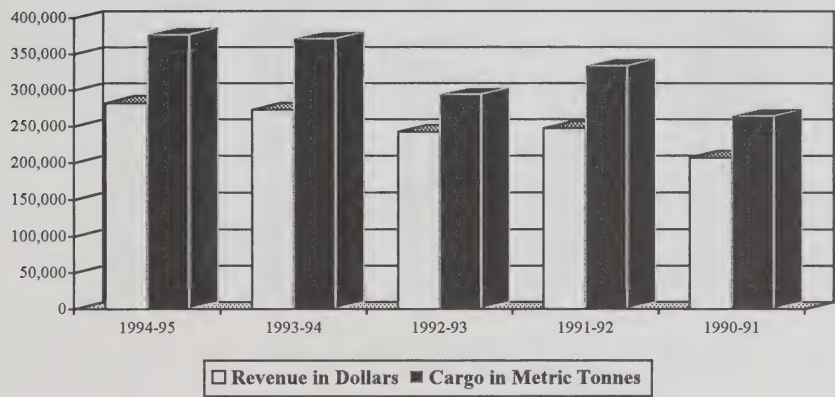


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	890 444	1994	862 488
1993-94	773 000	1993	744 195
1992-93	824 336	1992	855 496
1991-92	812 292	1991	870 939
1990-91	633 038	1990	725 898

Gaspé, Québec

The port of Gaspé is considered one of the best natural harbours in Eastern Canada. Situated behind a sand barrier inside the Bay of Gaspé, the port is well protected with an adequate depth to service commodity traffic. The public wharf has two berths, one 180 m and one 175 m long, with depth of 10 m and 8 m respectively. Main activities at Gaspé are the export of sulphuric acid and the import of copper concentrates, petroleum products and salt. The port is also being used more and more as a port of call for cruise vessels.

GASPÉ

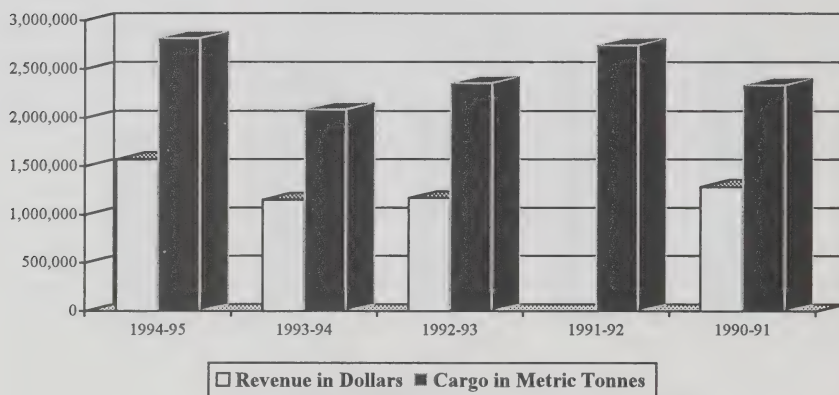


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	282,394	1994	377,525
1993-94	272,961	1993	371,511
1992-93	242,465	1992	294,495
1991-92	247,303	1991	334,148
1990-91	206,933	1990	264,589

Goderich, Ontario

The port of Goderich, situated on the eastern shore of Lake Huron at the mouth of the Maitland River, is a major export point for salt and a distribution centre for grain. The port features approximately 6,300 m of berthage at one private and five public wharves. The maintained channel and harbour depths range from 6.4 m to 7.3 m. Private grain elevators with a capacity of 129,000 t of wheat are available under contract. The navigational season runs from mid-April to late December.

GODERICH

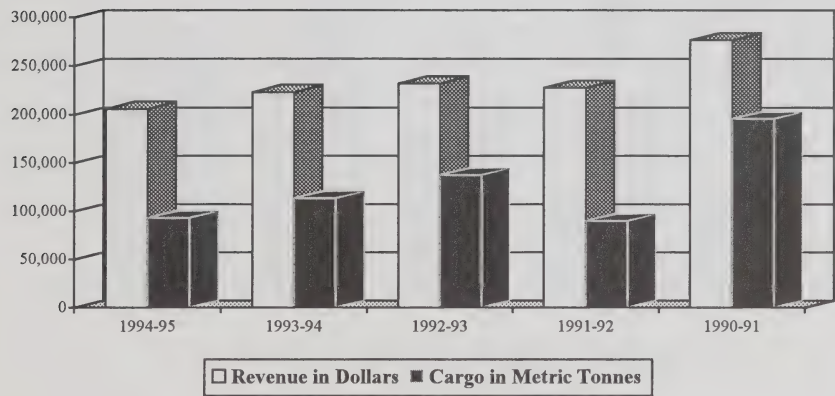


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	1,571,150	1994	2,819,978
1993-94	1,154,184	1993	2,088,180
1992-93	1,170,560	1992	2,358,316
1991-92	1,291,063	1991	2,747,946
1990-91	1,288,622	1990	2,342,113

Goose Bay, Labrador

Goose Bay, the largest urban centre in Labrador, is situated in Terrington Basin at the west end of Lake Melville approximately 256 km from the east coast. The port of Goose Bay functions primarily as the cargo distribution centre for the isolated communities on the Northern Labrador coast. The facilities at the port consist of a main dock (marginal wharf) with a freight shed of 1,625 m², and the west dock (finger pier). Main activities at the port include the handling of oil products, Marine Atlantic Inc. "Ro-Ro" and container traffic, and transhipment of freight to Northern Labrador.

GOOSE BAY

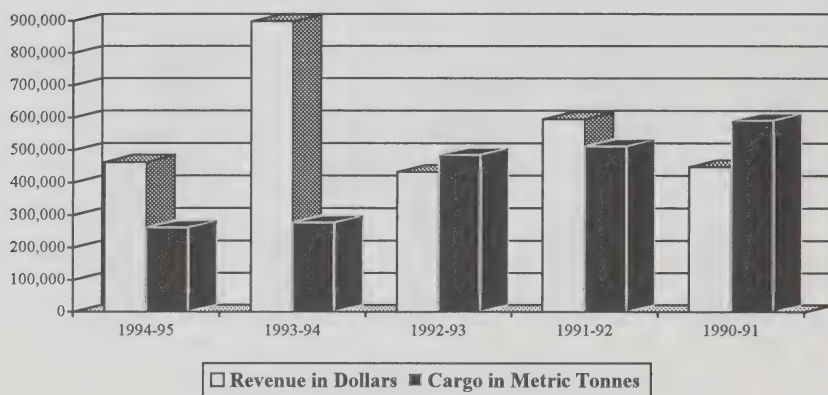


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	205,965	1994	93,126
1993-94	223,313	1993	113,458
1992-93	232,153	1992	137,325
1991-92	227,693	1991	90,102
1990-91	276,755	1990	195,752

Gros-Cacouna, Québec

The port of Gros-Cacouna is located on the south shore of the St. Lawrence River about 190 km downstream from Quebec City. It is a major shipping centre for the overseas export of locally produced lumber and newsprint. The port is an artificial harbour enclosed by two breakwaters. It features a 282 m long public wharf, a 2,471 m² public warehouse, and a 870 m² private warehouse. The port is navigable year round with occasional icebreaker assistance.

GROS-CACOUNA

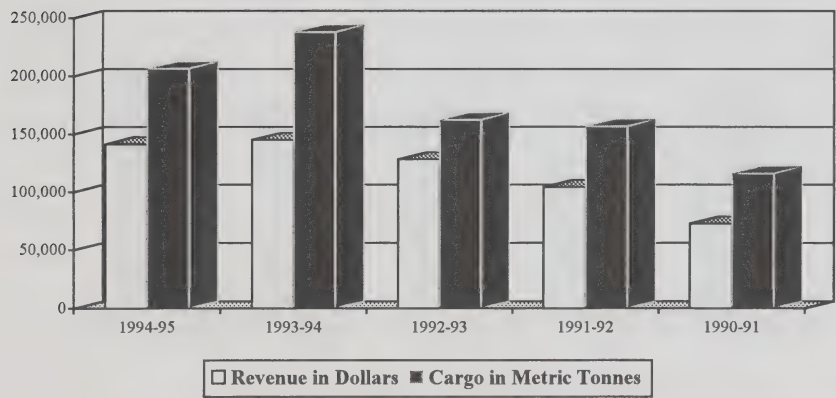


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	463,155	1994	262,071
1993-94	898,308	1993	277,665
1992-93	433,087	1992	485,704
1991-92	595,702	1991	512,917
1990-91	448,905	1990	592,777

Kingsville, Ontario

The port of Kingsville is located on the north side of Lake Erie, approximately 48 km southeast of Windsor. The port is used to move aggregates and is one of two ports connecting Pelee Island with the mainland. Kingsville features seven small finger piers for fishing vessels, a 390 m public wharf, and a 272 m ferry wharf. The port is navigable from April to December.

KINGSVILLE

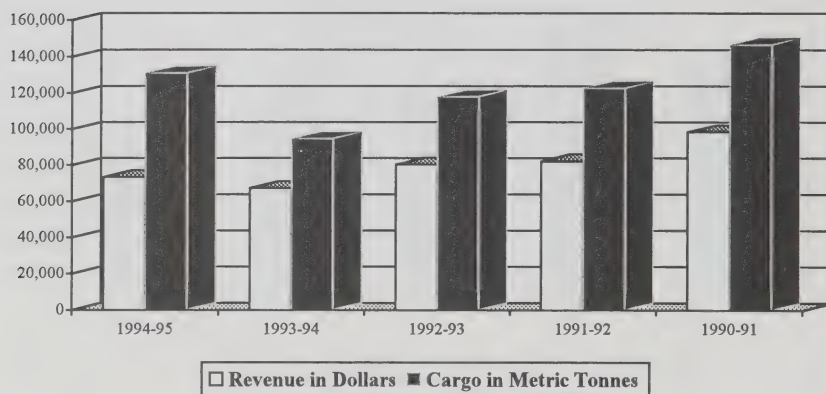


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	141,294	1994	206,596
1993-94	144,889	1993	238,119
1992-93	128,162	1992	162,641
1991-92	104,261	1991	156,914
1990-91	72,487	1990	116,037

Long Pond Manuels, Newfoundland

The port of Long Pond Manuels is located on the south shore of Conception Bay, 35 km west of Cape St. Francis and approximately 20 km west of St. John's. It is a bulk port primarily engaged in the export of the mineral pyrophyllite, and the import of petroleum products, grains and cement. All of this traffic is accommodated at the 245 m public wharf. The navigational season runs year round with occasional ice-breaker assistance in early spring.

LONG POND MANUELS

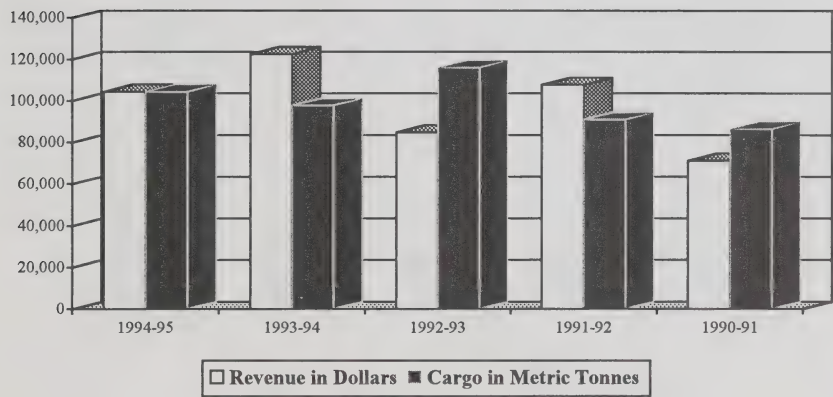


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	73,267	1994	131,062
1993-94	67,179	1993	94,804
1992-93	80,324	1992	118,169
1991-92	82,075	1991	122,849
1990-91	98,363	1990	146,815

Matane, Québec

The port of Matane is located on the south shore of the St. Lawrence River, 400 km downstream from Quebec City. The public facilities consist of a commercial wharf and a spur pier. The commercial wharf is used to unload petroleum products, salt, pulpwood and general cargo, and to ship pulp. It has a 186 m berth with a water depth of 10 m. The spur pier is used for in-water repair and winter layup of vessels. The port is also served by a rail ferry that transports aluminum products and newsprint from Baie-Comeau to Matane, and by a car ferry linking the two shores of the St. Lawrence River.

MATANE

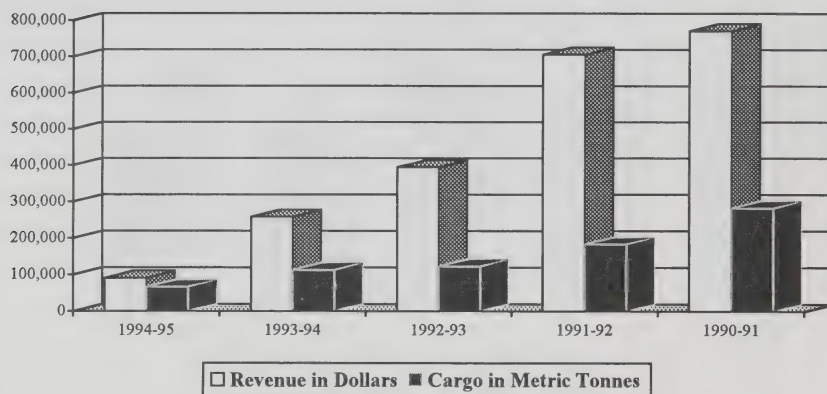


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	104,432	1994	104,437
1993-94	122,417	1993	97,702
1992-93	84,734	1992	116,084
1991-92	107,672	1991	90,944
1990-91	71,067	1990	86,408

Miramichi, New Brunswick

The port of Miramichi is located on the Miramichi River, 45 km inland from the Gulf of St. Lawrence. Facilities at the port include two public wharves, one for woodpulp and one limited to fishing traffic; five marine terminals including a 313 m public wharf; two tanker terminals; and two additional wharves for forest products. The Miramichi River is navigable year-round with occasional icebreaker assistance. In 1992-93, the ports of Chatham and Newcastle were combined to form the public port of Miramichi.

MIRAMICHI

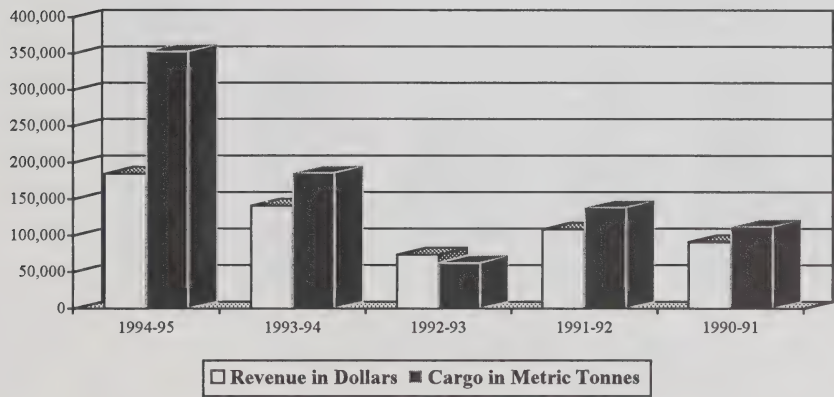


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	91,001	1994	66,503
1993-94	258,566	1993	113,151
1992-93	394,911	1992	122,796
1991-92	706,519	1991	182,934
1990-91	771,629	1990	282,783

Mulgrave, Nova Scotia

The port of Mulgrave is located in the Strait of Canso, 280 km northeast of Halifax. Mulgrave features the deepest ice-free harbour in North America, with protected anchorage for vessels up to 500,000 dead weight tonnage. Mulgrave is a transshipment port for salt from Pugwash and Iles-de-la-Madeleine, and for the shipment of aggregates, ores, fish and pulpwood. The port has five wharves; two fishing wharves, a private wharf used to ship aggregates, a small tanker terminal and a public wharf. The public wharf is 435 m long with depths alongside of 9.6 m. It also has 1,400 m² of public warehouse.

MULGRAVE

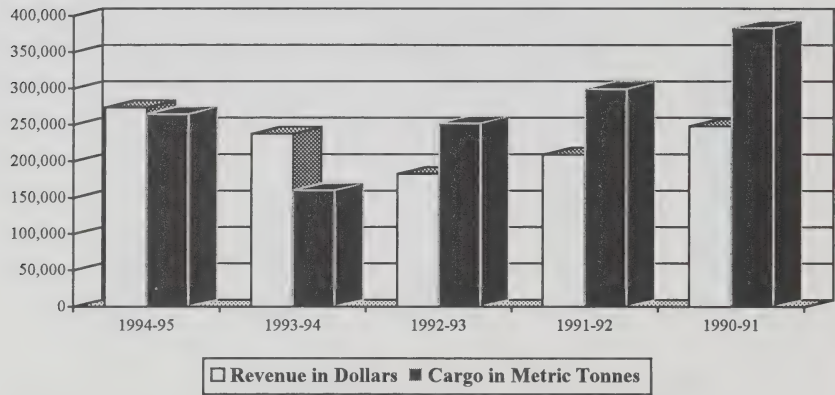


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	184,790	1994	352,788
1993-94	140,998	1993	186,270
1992-93	73,593	1992	62,867
1991-92	108,203	1991	138,875
1990-91	90,978	1990	112,372

Port Stanley, Ontario

Port Stanley is located on Lake Erie's north shore, at the mouth of Kettle Creek, and features 1,345 m of dockage. The port is a shipping terminal for locally produced grains and cement, and a receiving terminal for coal, fertilizer and petroleum products, including asphalt. It also supports an active commercial fishing industry. Facilities at the port include a grain elevator and silos that can store 17,000 t of wheat. It also has an 836 m² public warehouse; tank storage facilities for fuels, asphalt and liquid fertilizer; and open storage for coal and potash. The port is navigable from March to December.

PORT STANLEY

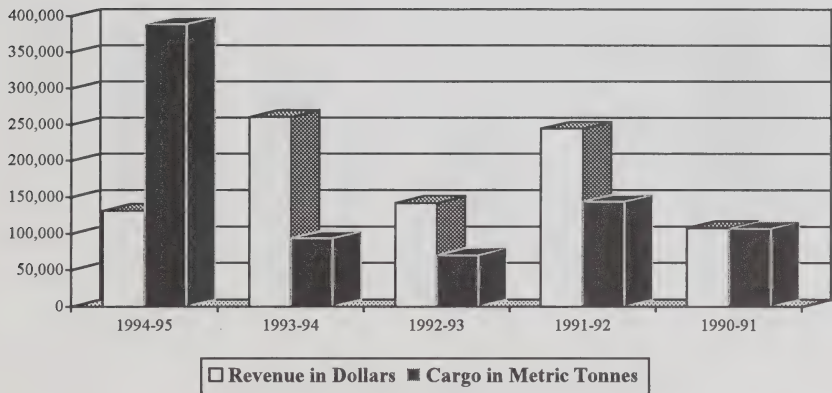


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	273,514	1994	265,056
1993-94	237,378	1993	160,480
1992-93	182,829	1992	252,042
1991-92	209,203	1991	299,755
1990-91	248,171	1990	383,655

Powell River, British Columbia

The port of Powell River is located on the western coast of the mainland shore of British Columbia, approximately 100 km north of Vancouver. Harbours and Ports administers two port facilities dealing with commercial shipping and barge traffic. Principal commodities handled are petroleum and forest products.

POWELL RIVER

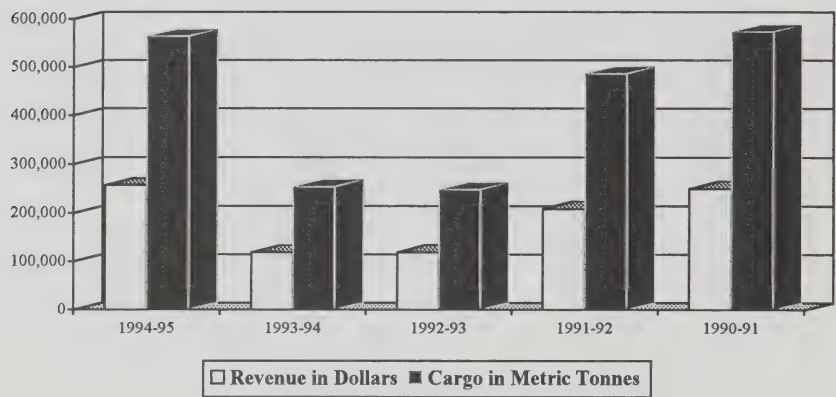


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	131,076	1994	389,186
1993-94	260,544	1993	93,689
1992-93	141,892	1992	70,375
1991-92	244,493	1991	143,509
1990-91	107,503	1990	107,111

Pugwash, Nova Scotia

The port of Pugwash is located on the south shore of the Northumberland Strait, approximately 135 km north of Halifax. Its primary cargo is bulk salt shipments bound mainly for domestic markets. The port features a 295 m public wharf and a fisherman's wharf. The navigational season for Pugwash extends from April to December.

PUGWASH

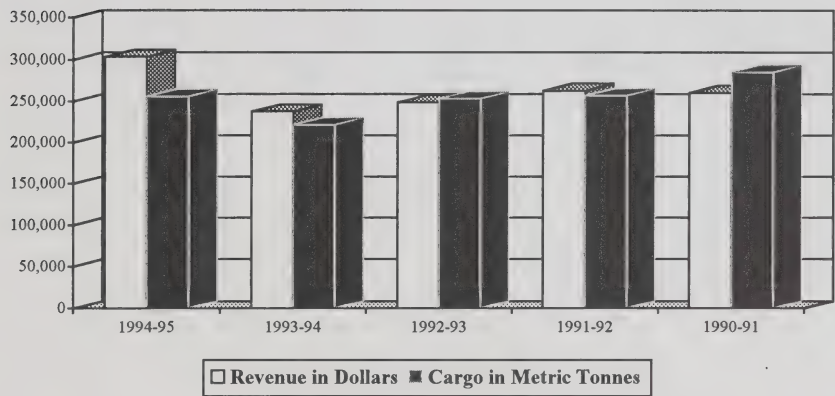


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	257,197	1994	565,010
1993-94	118,339	1993	254,686
1992-93	119,279	1992	248,799
1991-92	208,939	1991	487,112
1990-91	250,368	1990	573,903

Rimouski, Québec

The port of Rimouski is located on the south shore of the St. Lawrence River, about 315 km downstream from Quebec City. It consists solely of public facilities. It is a regional distribution point for petroleum, salt and general cargo. The port has a number of piers and a public warehouse. Of the 8 berths, 4 are used for commercial traffic and have a depth of 7.3 m. The port is open year round, with occasional icebreaker assistance.

RIMOUSKI

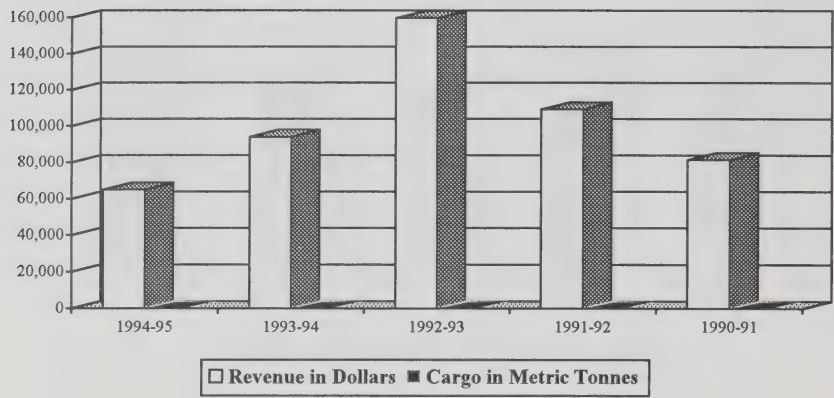


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	303,353	1994	256,081
1993-94	237,753	1993	221,532
1992-93	248,895	1992	253,304
1991-92	262,820	1991	256,922
1990-91	260,338	1990	285,284

Sarnia, Ontario

The public harbour of Sarnia is located on the east shore of the St. Clair River, near its junction with Lake Huron. The port supports Sarnia's role as Canada's major centre of oil refining and petrochemical manufacturing and is also a major transshipment point for grain. There are two public facilities for general cargo (now not used), and twelve private port facilities, six of which are used to ship petroleum products to various domestic and international destinations. The port is navigable from March through December.

SARNIA

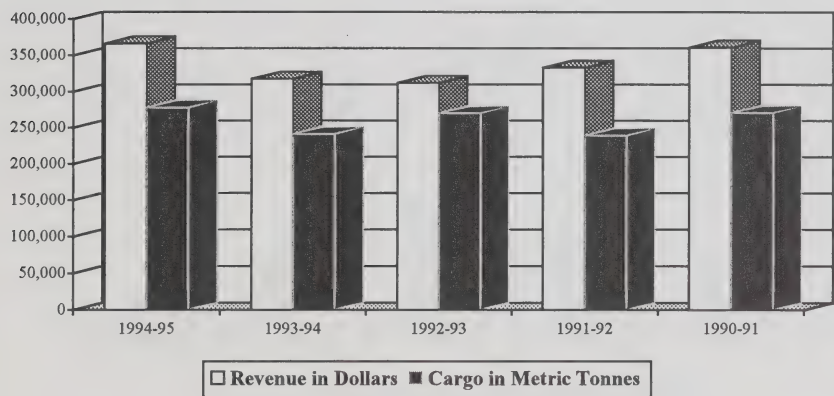


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	65,021	1994	0
1993-94	94,061	1993	0
1992-93	159,754	1992	0
1991-92	109,247	1991	0
1990-91	81,462	1990	0

Sault Ste. Marie, Ontario

The port of Sault Ste. Marie is located on the north shore of the St. Mary's River, which joins Lake Superior with Lake Huron, near the Sault Ste. Marie (Canada) Canal. The port's primary role is to support the local steel, pulp and paper, and chemical mills. Facilities consist of five private marine terminals and a 91 m public wharf. The navigational season runs from mid March to late December.

SAULT STE. MARIE

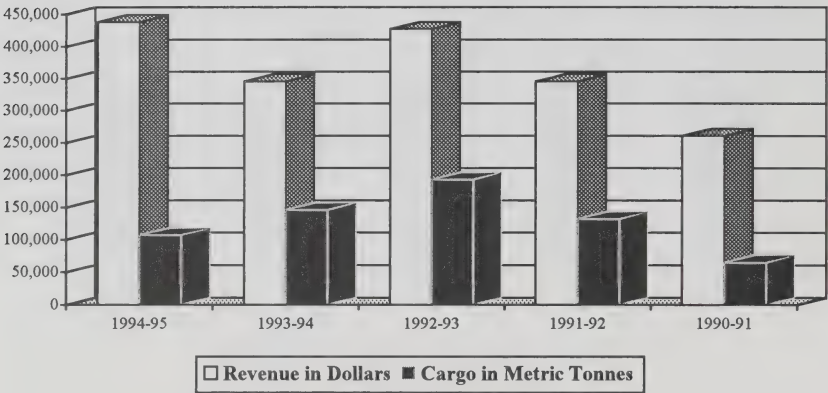


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	366,516	1994	278,108
1992-94	317,347	1993	241,350
1992-93	311,952	1992	270,105
1991-92	332,713	1991	239,207
1990-91	360,754	1990	270,846

Sorel, Québec

The port of Sorel is located on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Richelieu River, about 75 km downstream from Montreal and the St. Lawrence Seaway. It has both public and private port facilities. The main products handled are steel, grain, lumber and a wide variety of general cargo. The public facility has five berths offering docking lengths of 107 m to 190 m, with depths of 5 m to 7.6 m. One of the stations is used exclusively for the ferry linking Saint-Ignace-de-Loyola to Sorel. The port is open year round.

SOREL

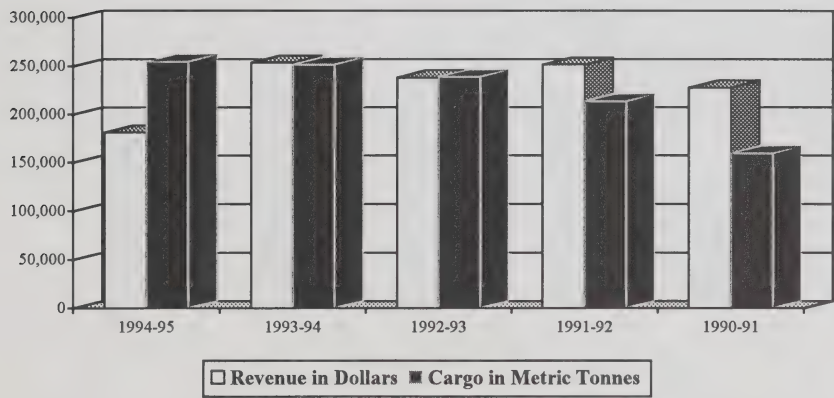


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	438,150	1994	106,972
1994-93	345,896	1993	146,483
1993-92	427,219	1992	193,262
1992-91	345,819	1991	132,268
1991-90	260,938	1990	65,143

Stephenville, Newfoundland

The port of Stephenville is located on the north shore of St. George's Bay, about 50 km east of Cape St. George on Newfoundland's west coast. It plays an important role in supporting the local newsprint mill and the local distribution of petroleum products. Stephenville features a public wharf 293 m long with depths alongside of 7.8 m to 8.7 m. The navigational season runs year round with occasional ice-breaker assistance during the winter.

STEPHENVILLE

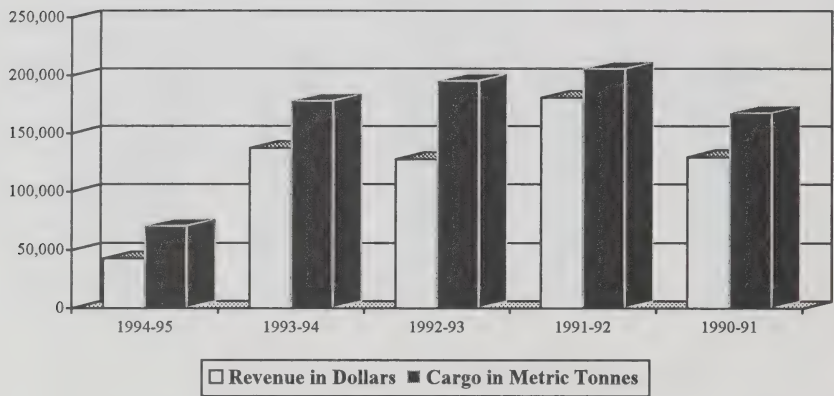


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	181,260	1994	255,011
1993-94	253,870	1993	251,873
1992-93	238,417	1992	239,266
1991-92	251,658	1991	213,766
1990-91	227,931	1990	159,630

Summerside, Prince Edward Island

The port of Summerside is located on the south coast of Prince Edward Island on Bedeque Bay. Summerside plays an important role in the export of agricultural products from the surrounding district, and the import of aggregates from domestic sources. The port has two private terminals, a public wharf that features 527.5 m of dock face, and a new warehouse with 4,925 m² of heated storage space. Navigation runs year round with ice-breaker support.

SUMMERSIDE

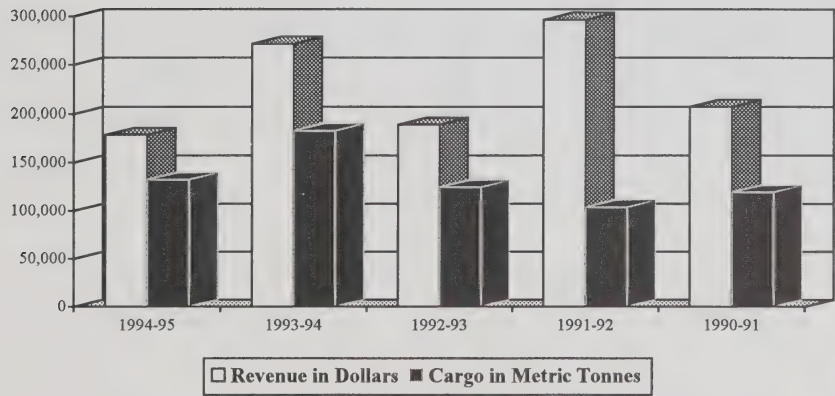


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	42,487	1994	70,699
1993-94	137,129	1993	178,291
1992-93	127,638	1992	195,655
1991-92	180,904	1991	206,343
1990-91	129,594	1990	167,943

Sydney, Nova Scotia

The port of Sydney is situated at the head of the south arm of Sydney Harbour on the northeast coast of Cape Breton, roughly 435 km from Halifax. The port plays an essential role in supporting industrial Cape Breton. It features several private terminals with over 1,180 m of docking, in depths of 9.1 m. Its public facility features a 305 m docking face and a 1,860 m² public warehouse. The port is navigable year-round with ice-breaker support.

SYDNEY

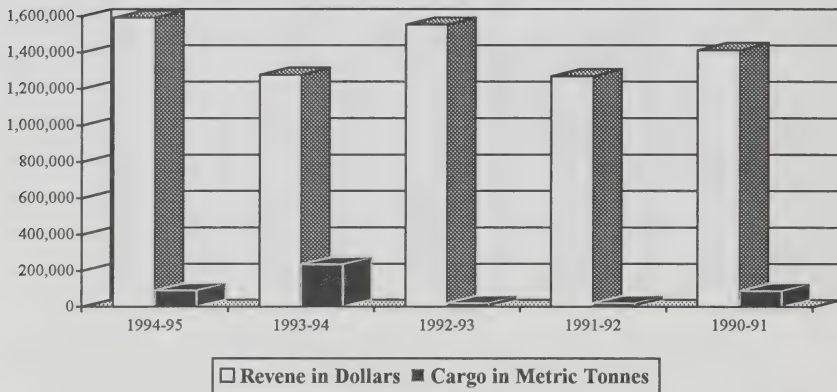


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	178,505	1994	132,153
1993-94	271,672	1993	183,069
1992-93	189,085	1992	124,517
1991-92	296,645	1991	103,885
1990-91	207,312	1990	119,285

Victoria, British Columbia

The port of Victoria, British Columbia, is located at the southeastern tip of Vancouver Island, 67 km southwest of Vancouver. The main deep-sea activities take place at Ogden Point Pier. The largest commodity handled at Ogden Point is forest products. The port of Victoria also offers the necessary facilities to welcome the many cruise vessels along the British Columbia Coast. Within the Inner Harbour, five Transport Canada wharves and three floats are used by fishing vessels, recreational vessels and the ferry services to the United States.

VICTORIA



Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1994-95	1,592,420	1994	90,858
1993-94	1,276,910	1993	235,348
1992-93	1,552,306	1992	20,595
1991-92	1,268,682	1991	20,843
1990-91	1,413,113	1990	89,791

IV

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1994-1995

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "a statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions granted during 1994-95.

V

PUBLIC HARBOUR ADVISORY COUNCILS

The Minister of Transport may establish Public Harbour Advisory Councils for such public harbours as the Minister may designate, in accordance with Section 5 of the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

In the context of the review of Federal Board an agencies, all Public Harbour Advisory Councils were disbanded in April 1994. Prior to this change, twenty (20) Councils had been established, as follows:

Quebec	<ul style="list-style-type: none">◆ Cap-aux-Meules◆ Gaspé◆ Matane◆ Gros-Cacouna◆ Rimouski◆ Sorel
British Columbia	<ul style="list-style-type: none">◆ Victoria/Esquimalt
New Brunswick	<ul style="list-style-type: none">◆ Dalhousie◆ Miramichi◆ Bayside
Newfoundland	<ul style="list-style-type: none">◆ Corner Brook◆ Long Pond Manuels
Nova Scotia	<ul style="list-style-type: none">◆ Sydney◆ Port Hawkesbury/Strait of Canso◆ Digby◆ Yarmouth
Prince Edward Island	<ul style="list-style-type: none">◆ Charlottetown◆ Summerside◆ Georgetown◆ Souris

VI

FINANCIAL REVIEW

Total Expenditures in 1994-1995 are shown below (\$000s)

Appropriations

Operating and maintenance	\$28,697
Capital	<u>23,136</u>
Total appropriations	<u>\$51,833</u>

<u>Gross Revenue</u>	\$12,922
Commissions, UIC and CPP	<u>(1,382)</u>
Net revenue	<u>\$11,540</u>

Gross revenues in 1994-1995 for the program were \$12.9 million which represents 45% of non-capital expenditures and 24.9% of total expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, wharfingers and harbour masters receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted from operating and maintenance expenditures on a Regional basis.

In 1994-1995, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. Commission payments to appointees ranged from \$100 to \$76,792 depending upon the level of traffic at the port and the activity of the appointee. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$5,758. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 550 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenues of \$8.7 million or 66.8% of the gross revenues. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft (e.g. fishing vessels) that use facilities but pay minimal fees.

Listing of Financial Statements

- Schedule 1 - Consolidated statement of gross revenues, from 1981-1982 to 1994-1995
- Schedule 2 - Consolidated statement of gross revenues, by major type

Accounting Conventions

In 1994-1995, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 550 sites. In some cases these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

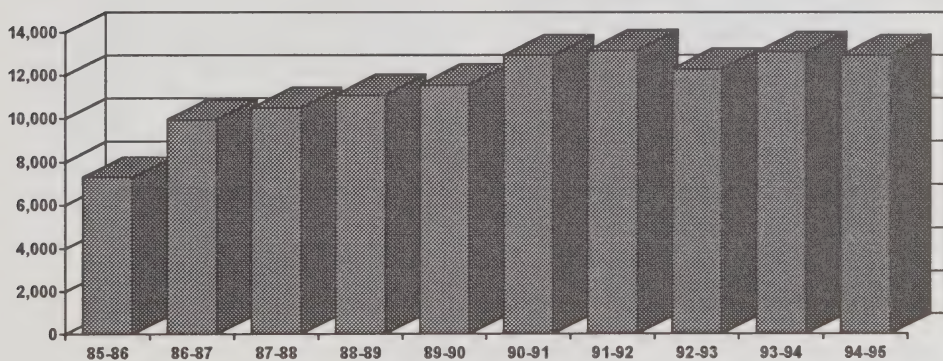
All 1994-1995 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are depreciation expenses, accommodation, and common services provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC) as well as grants-in-lieu of taxes paid by PWGSC.

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES
1985-1986 TO 1994-1995 (\$000)

FISCAL YEAR	GROSS REVENUES	% CHANGE OVER PREVIOUS YEAR
1985 - 1986	7,279	-1.0
1986 - 1987	9,960	36.8
1987 - 1988	10,496	5.4
1988 - 1989	11,102	5.8
1989 - 1990	11,564	4.2
1990 - 1991	12,922	11.7
1991 - 1992	13,162	1.9
1992 - 1993	12,296	-6.6
1993 - 1994	13,074	6.3
1994 - 1995	12,922	-1.2

GROSS REVENUES (\$000)



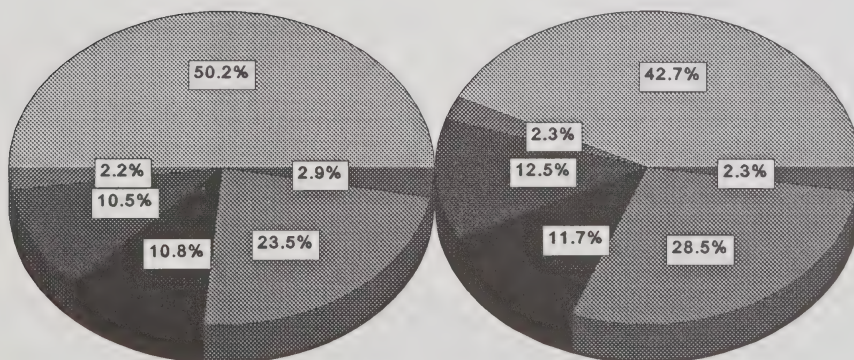
PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

GROSS REVENUES, BY MAJOR TYPE (\$000)

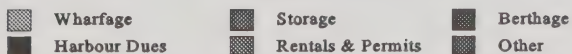
Type of Revenue	1994-1995	1993-1994	% Change Over Previous Year	1994-1995 Distribution	1993-1994 Distribution
Wharfage	6,482	5,581	16.1	50.1%	42.7%
Storage	283	303	-6.6	2.2%	2.3%
Berthage	1,354	1,637	-17.3	10.5%	12.5%
Harbour Dues	1,395	1,532	-8.9	10.8%	11.7%
Rentals & Permits	3,031	3,724	-18.6	23.5%	28.5%
Other	377	297	26.9	2.9%	2.3%
TOTAL	12,922	13,074	-1.2	100%	100%

GROSS REVENUE BY MAJOR TYPE

1994-1995 1993-1994



REVENUE TYPE



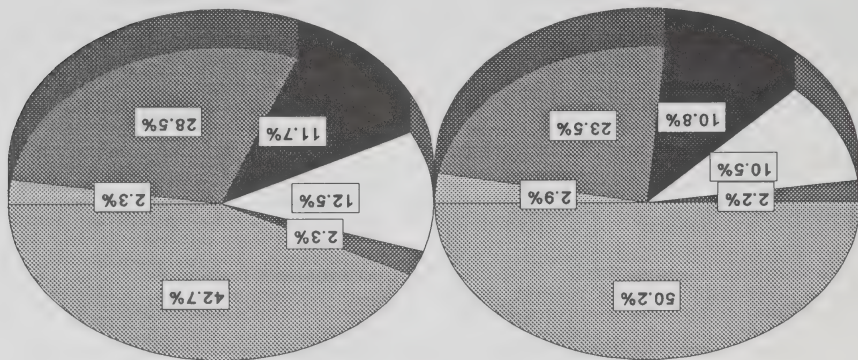
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE (\$000)					
Genre de recettes	1994-1995		1993-1994		année passée / Répartition 1993-1994
	1994-1995	1993-1994	1994-1995	1993-1994	
Droits de quaiage	6,482	5,581	16.1	50.1%	42.7%
Droits d'entreposage	283	303	-6.6	2.2%	2.3%
Droits d'amarrage	1,354	1,637	-17.3	10.5%	12.5%
Droits de port	1,395	1,532	-8.9	10.8%	11.7%
Loyers et permis	3,031	3,724	-18.6	23.5%	28.5%
Autres	377	297	26.9	2.9%	2.3%
TOTAL	12,922	13,074	-1.2	100%	100%

RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE

1994-1995

1993-1994



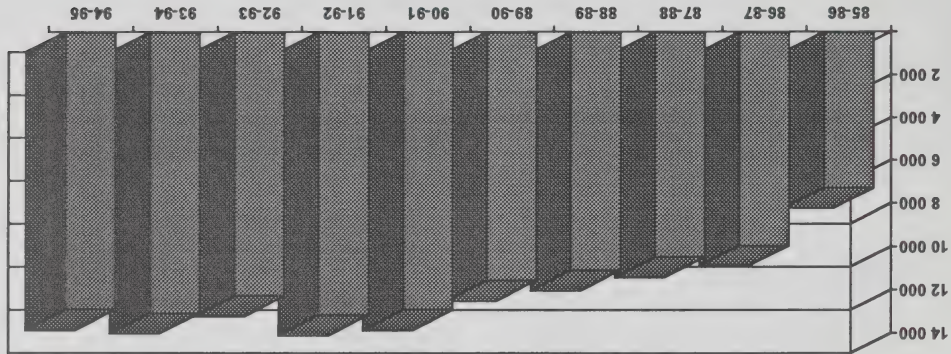
RECETTES BRUTES

■ Droits de quaiage
 ▨ Droits d'entreposage
 ▩ Droits d'amarrage
 ■ Droits de port
 ▨ Loyers et permis
 ▩ Autres

PORTS ET INSTALLATION PORTUAIRES PUBLICS

ETAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES DE 1985-1986 À 1994-1995 (\$ 000)			
EXERCICE FINANCIER	RECETTES BRUTES	% D'ÉCART/ANNÉE	PASSÉE
1985 - 1986	7 279	-1,0	
1986 - 1987	9 960	36,8	
1987 - 1988	10 496	5,4	
1988 - 1989	11 102	5,8	
1989 - 1990	11 564	4,2	
1990 - 1991	12 922	11,7	
1991 - 1992	13 162	1,9	
1992 - 1993	12 296	-6,6	
1993 - 1994	13 074	-1,2	
1994 - 1995	12 922		

RECETTES BRUTES (\$ 000)



Transports Canada a touché en 1994-1995 des recettes ou engagé des dépenses dans près de la moitié de ses 550 emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des sites désignés, sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat.

Toutes les dépenses engagées en 1994-1995 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de caisse modifiée qui est conforme à la présentation des comptes publics. En sont expressément exclus les dépenses d'amortissement, les locaux fournis par Travaux publics Canada, les services communs assurés par et Services Gouvernement du Canada ainsi que les compensations d'impôt versées par Travaux publics Canada.

Conventions comptables

- Annexe 2 Etat consolidé des recettes brutes, par source principale
- Annexe 1 Etat consolidé des recettes brutes, de 1981-1982 à 1994-1995

Liste des états financiers

EXAMEN FINANCIER

VI

Le total des dépenses de 1994-1995 s'établit comme suit (en milliers de dollars) :

Crédits :	
Fonctionnement et entretien	28 697 \$
Immobilisations	23 136 \$
Total des crédits	51 833 \$
Recettes brutes :	12 922 \$
Commissions, CAC et RPC	(1 382)
Recettes nettes	11 540 \$

Les recettes brutes du programme de 1994-1995 se chiffraient à 12,9 millions de dollars, ce qui représente 45 % des dépenses autres qu'en capital et 24,9 % des dépenses totales. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les gardiens de quai et les capitaines ou «maîtres» de port touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé, sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds résiduels deviennent des crédits à valoir pour les dépenses régionales d'opération d'entretien.

En 1994-1995, environ 240 capitaines de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. Les commissions versées à ces représentants allaient de 100 \$ à 76 792 \$, selon le niveau du trafic d'un port donné et les activités du représentant dans ledit port. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 5 758 \$. Les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leurs collectivités méritent tous nos remerciements.

Des 550 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 8,7 millions de dollars, soit 66,8 % des recettes brutes. Les recettes d'un port constituent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités, étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments (des bateaux de pêche, par exemple) dont les exploitants paient des frais minimaux.

CONSEILS CONSULTATIFS DES PORTS PUBLICS

Le ministre des Transports peut instituer des Conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne, conformément à l'article 5 de la Loi sur les ports et les installations portuaires publics.

Tous les conseils consultatifs des ports publics on été dissous en avril 1994.

Les dix-neuf (19) Conseils suivants ont jusqu'à présent (au 31 mars 1994) été constitués :

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------|----------|----------------|------------|---------|----------------------|-------------|-----------|--------------------|--------------------------------------|---------|------------|---------------------------|--------------|--------------|-------------------------|----------------|---------------------|
| • Cap-aux-Meules | • Cuspé | • Matane | • Gros-Cacouna | • Rimouski | • Sorel | • Dalhousie | • Miramichi | • Bayside | • Sydney | • Port Hawkesbury - détroit de Canso | • Digby | • Yarmouth | • Charlottetown | • Summerside | • Georgetown | • Victoria/Esquimalt | • Corner Brook | • Long Pond Manuels |
| au Québec | | | | | | au Nouveau-Brunswick | | | en Nouvelle-Écosse | | | | à l'Île-du-Prince-Édouard | | | en Colombie-Britannique | | à Terre-Neuve |

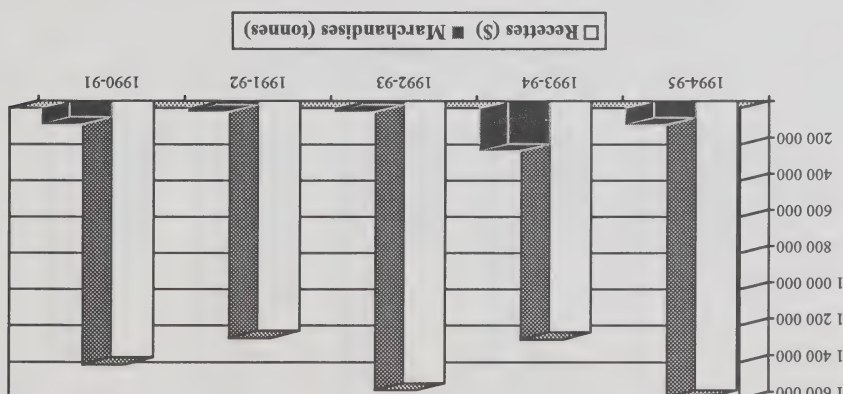
Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1994-1995.

Le paragraphe 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* stipule que : "Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil". Le paragraphe (3) stipule que : "toute remise s'élevant à au moins mille dollars ou plus attribuée en vertu du paragraphe (1) doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement".

ÉTAT DES REMISES POUR 1994-1995

IV

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91 1 413 113	1990 89 791
1991-92 1 268 682	1991 20 843
1992-93 1 552 306	1992 20 595
1993-94 1 276 910	1993 235 348
1994-95 1 592 420	1994 90 858

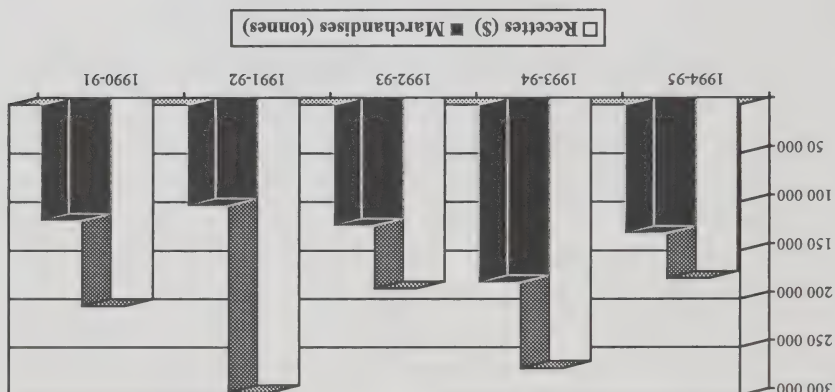


VICTORIA

Le port de Victoria est situé à l'extrémité sud-est de l'Île de Vancouver, à 67 km au sud-ouest de Vancouver. Les activités propres au trafic de haute mer ont lieu principalement à la jetée de la pointe Ogden, où les principaux biens manutentionnés sont les produits forestiers. Le port de Victoria comporte les installations nécessaires à l'accueil de nombreux navires de croisière qui font du cabotage le long des côtes de Colombie-Britannique. Dans la rade, cinq quais de Transports Canada et trois quais flottants desservent des navires de pêche, des embarcations de plaisance ainsi que des traversiers qui font des rotations vers les États-Unis.

Victoria, en Colombie-Britannique

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	207 312
1991-92	296 645
1992-93	189 085
1993-94	271 672
1994-95	178 505
1994	132 153
1993	183 069
1992	124 517
1991	103 885
1990	119 285



SYDNEY

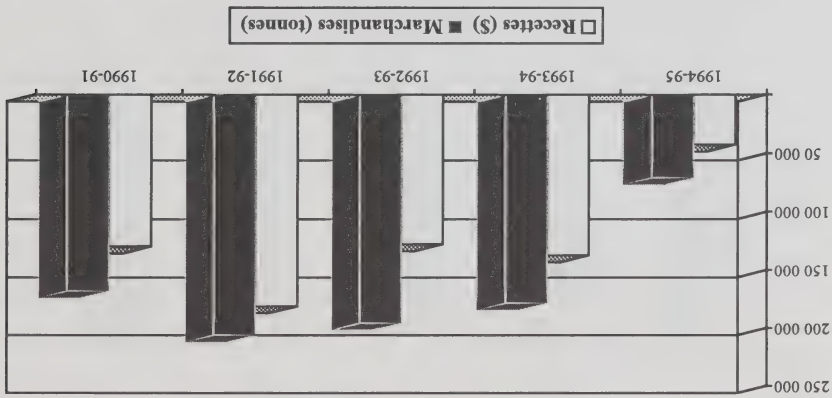
Le port de Sydney est situé à l'embouchure du bras sud du havre de Sydney, sur la côte nord-est du Cap Breton, à près de 435 km d'Halifax. Le port est essentiel à l'industrie du Cap Breton. Il comprend plusieurs terminaux privés offrant plus de 1 180 m d'accostage, avec des profondeurs d'eau de 9,1 m. Son installation portuaire publique offre une zone d'accostage de 305 m et comprend un entrepôt public de 1 860 m². Le port est ouvert toute l'année, avec l'aide des brise-glaces.

Sydney, en Nouvelle-Ecosse

Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard

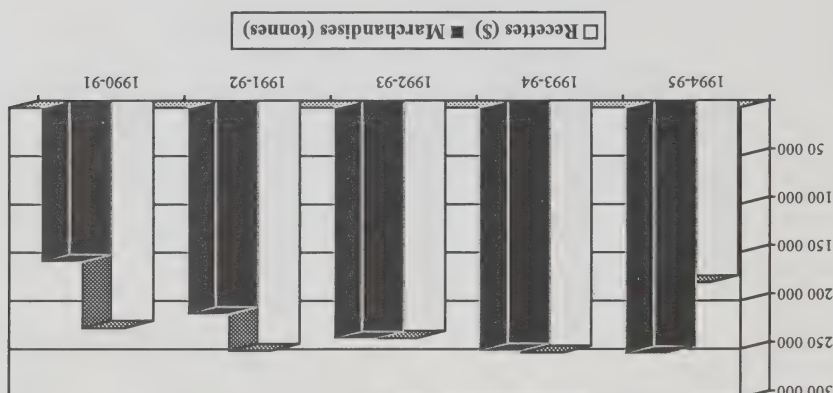
Le port de Summerside est situé sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard, dans la baie Bedeque. Il joue un rôle important dans l'exportation des produits agricoles provenant du district local et dans l'importation d'agrégats de provenances intérieures. Le port comprend deux terminaux privés, un quai public offrant une zone d'accostage de 527,5 m ainsi qu'un nouvel entrepôt offrant une superficie de stockage chauffée de 4 925 m². Le port est ouvert toute l'année, à l'aide de brise-glaces en hiver.

SUMMERSIDE



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	42 487
1993-94	137 129
1992-93	127 638
1991-92	180 904
1990-91	129 594
1994	70 699
1993	178 291
1992	195 655
1991	206 343
1990	167 943

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	227 931
1991-92	251 658
1992-93	238 417
1993-94	253 870
1994-95	181 260
1994	255 011
1993	251 873
1992	239 266
1991	213 766
1990	159 630

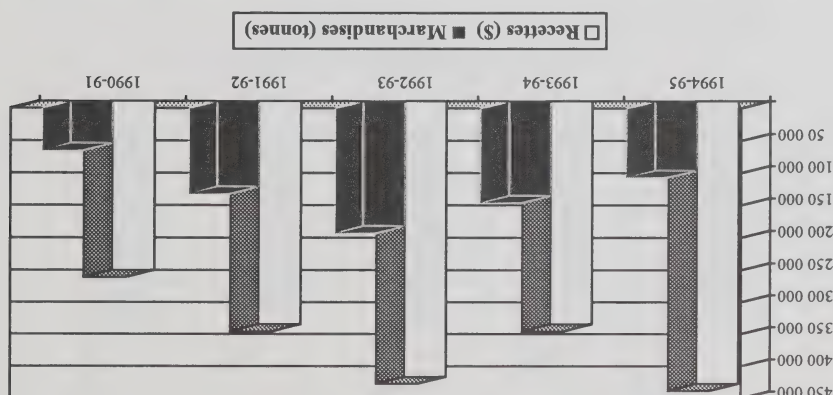


STEPHENVILLE

Le port de Stephenville est situé sur la rive nord de la baie St. George, à 50 km environ à l'est du cap St. George, sur la côte ouest de Terre-Neuve. Sa présence est importante pour la papeterie qui s'y trouve et pour la distribution locale des produits pétroliers. Le port de Stephenville comprend un quai public de 293 m de long, avec des profondeurs de 7,8 m à 8,7 m au tableau. Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance des brise-glaces en hiver.

Stephenville, à Terre-Neuve

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1994-95	438 150	1994	106 972
1994-93	345 896	1993	146 483
1993-92	427 219	1992	193 262
1992-91	345 819	1991	132 268
1991-90	260 938	1990	65 143



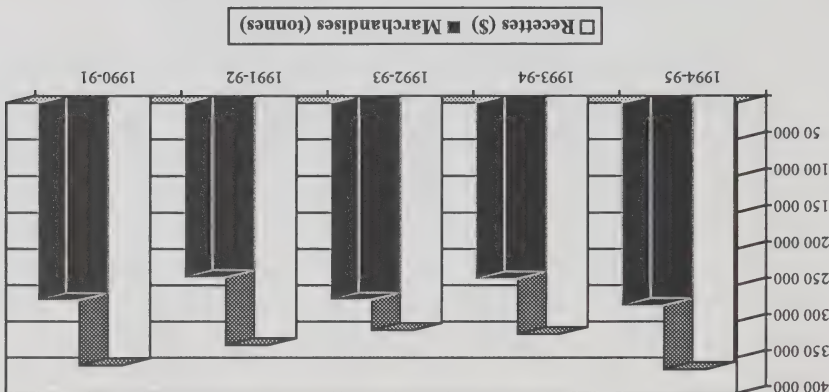
SOREL

Le port de Sorel est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Richelieu, à 75 km environ en aval de Montréal et de la voie maritime du Saint-Laurent. Il comprend des installations publiques et privées. Les principaux produits manutentionnés sont l'acier, le grain, le bois ainsi qu'une grande variété de marchandises générales. L'installation publique comprend cinq postes à quai offrant des longueurs d'accostage de 107 m à 190 m, avec des profondeurs de 5 m à 7,6 m. À noter qu'un de ces postes est utilisé exclusivement par le traversier reliant Saint-Ignace-de-Loyale à Sorel. Il est ouvert toute l'année.

Sorel, au Québec

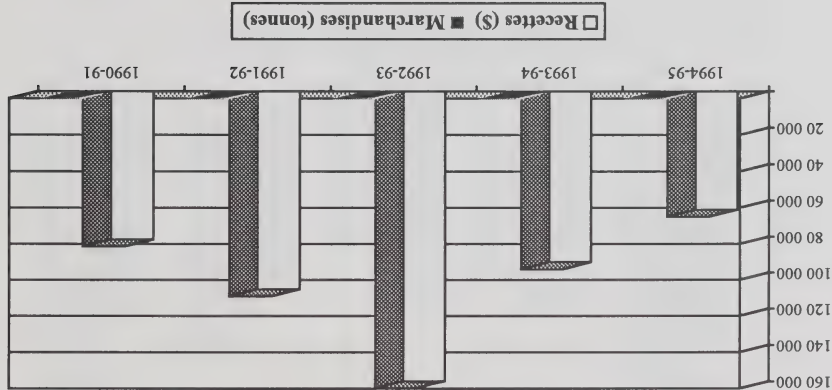
Le port de Sault Ste. Marie est situé sur la rive nord de la rivière Sainte-Marie, qui relie le lac Supérieur et le lac Huron, près du canal Sault Ste. Marie (Canada). Son rôle principal est de contribuer aux industries d'acier et de pâte et papier et l'usine de traitement chimique de l'endroit. Les installations consistent en cinq terminaux maritimes privés, et un quai public de 91 m. Le port est ouvert de la mi-mars à la fin de décembre.

SAULT STE. MARIE



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	1990
1991-92	1991
1992-93	1992
1992-94	1993
1994-95	1994

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1994-95	65 021	1994	0
1993-94	94 061	1993	0
1992-93	159 754	1992	0
1991-92	109 247	1991	0
1990-91	81 462	1990	0

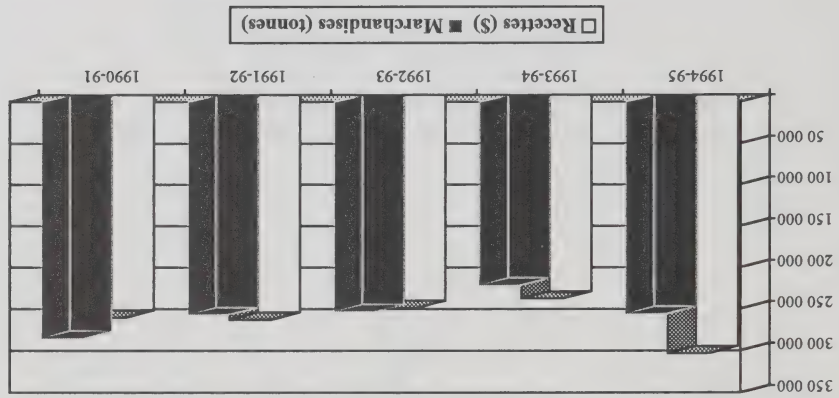


SARNIA

Le port de Sarnia est situé sur la rive sud de la rivière Sainte-Claire, près de la tête de celle-ci à la limite du lac Huron. Le port aide Sarnia à jouer son rôle de premier centre de raffinage du pétrole et de pétrochimie du Canada. Il est également un grand centre de transbordement du grain. Il compte deux installations publiques (non utilisées actuellement) servant à la manutention des marchandises générales et douze installations portuaires privées, dont six sont réservées à l'expédition de produits pétroliers à diverses destinations intérieures et internationales. Le port est ouvert de mars à décembre.

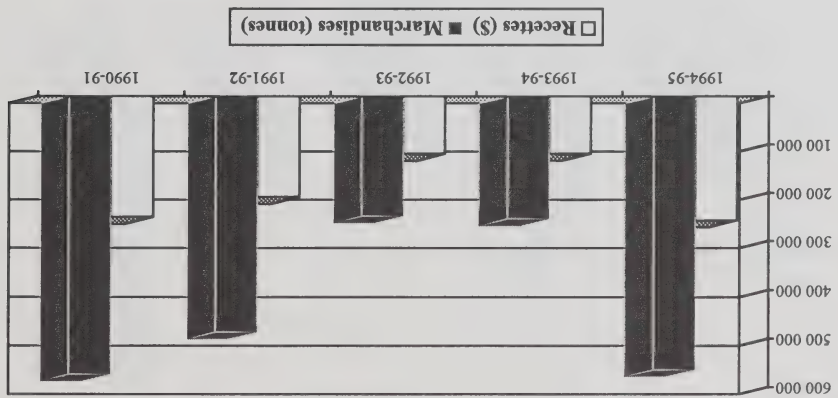
Le port de Rimouski est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 315 km environ en aval de la ville de Québec. Il est composé uniquement d'installations publiques. C'est un centre de distribution régionale d'hydrocarbures, de sel et de marchandises générales. Le port est composé de plusieurs jetées et d'un entrepôt public. Des huit (8) postes d'accostage, quatre (4) sont utilisés par le trafic commercial et offrent une profondeur d'eau de 7,3 m. Ouvert toute l'année, le port fait appel aux prises-glaces à l'occasion.

RIMOUSKI



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	260 338	1990	285 284
1991-92	262 820	1991	256 922
1992-93	248 895	1992	253 304
1993-94	237 753	1993	221 532
1994-95	303 353	1994	256 081

Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1990-91	250 368	1990	573 903
1991-92	208 939	1991	487 112
1992-93	119 279	1992	248 799
1993-94	118 339	1993	254 686
1994-95	257 197	1994	565 010

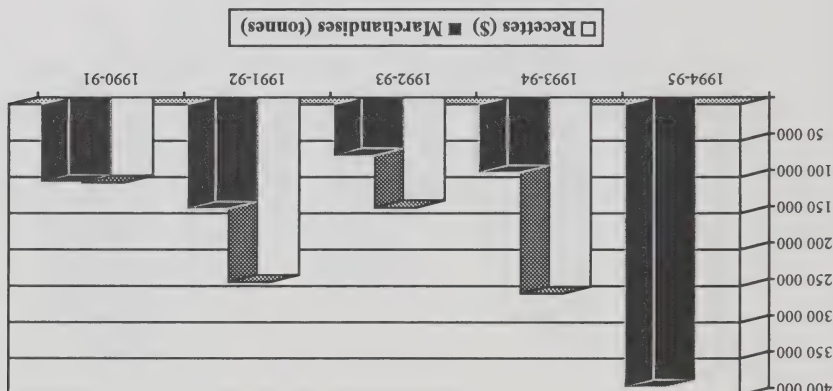


PUGWASH

Le port de Pugwash est situé sur la rive sud du détroit de Northumberland, à 135 km environ au nord d'Halifax. La principale marchandise est le sel, qui est expédié en vrac, surtout vers les marchés intérieurs. Le port comprend un quai public de 295 m et un quai de pêcheurs. Il est ouvert d'avril à décembre.

Pugwash, en Nouvelle-Écosse

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	107 503	1990	107 111
1991-92	244 493	1991	143 509
1992-93	141 892	1992	70 375
1993-94	260 544	1993	93 689
1994-95	131 076	1994	389 186



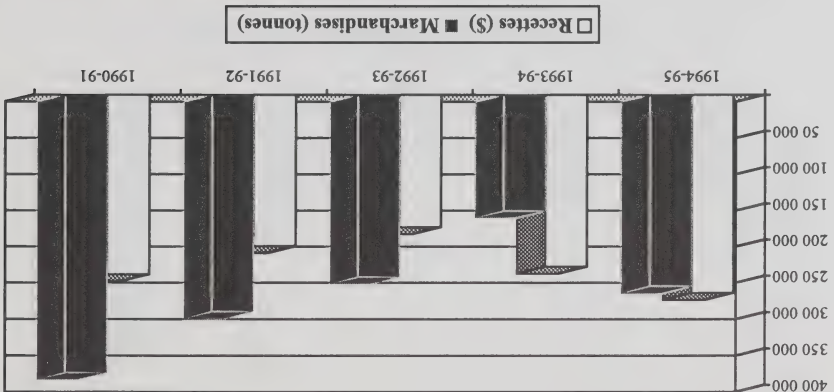
POWELL RIVER

Le port de Powell River est situé sur la rive ouest de la partie continentale de Colombie-Britannique, à 100 km environ au nord de Vancouver. Havres et ports administrent deux installations portuaires affectées au transport de commerce et aux besoins des chalands. On y manutentionne principalement des produits pétroliers et forestiers.

Powell River, en Colombie-Britannique

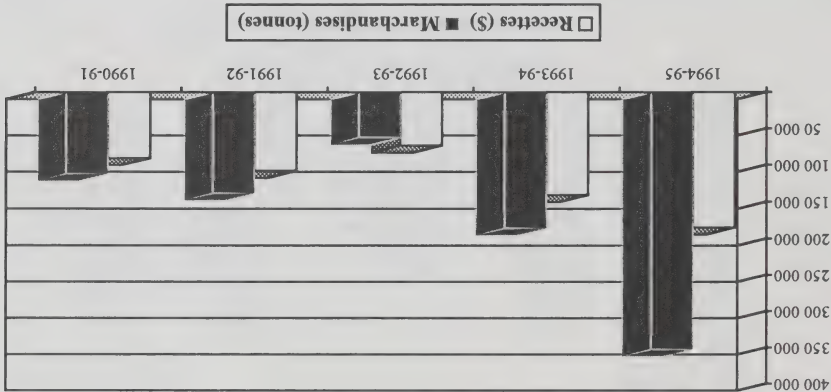
Le port de Port Stanley est situé sur la rive nord du lac Érié, à l'embouchure de la rivière Kettle. Il offre une longueur d'accostage à quai de 1 345 m. C'est un terminal d'expédition pour les céréales et le ciment de production locale et un terminal de réception pour le charbon, des engrais et des produits pétroliers, y compris l'asphalte. Il contribue à l'activité des pêcheries commerciales locales. Les installations portuaires comprennent un élévateur à grain et des silos pouvant contenir 17 000 t de blé. Le port comprend également un entrepôt public de 836 m², des citernes à combustibles pétroliers, à asphalte et à engrais liquides ainsi que des aires d'entreposage à l'air libre pour le charbon et la potasse. Ce port est ouvert de mars à décembre.

PORT STANLEY



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	248 171
1991-92	209 203
1992-93	182 829
1993-94	237 378
1994-95	273 514
1990-91	383 655
1991-92	299 755
1992-93	252 042
1993-94	160 480
1994-95	265 056

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	90 978	1990	112 372
1991-92	108 203	1991	138 875
1992-93	73 593	1992	62 867
1993-94	140 998	1993	186 270
1994-95	184 790	1994	352 788



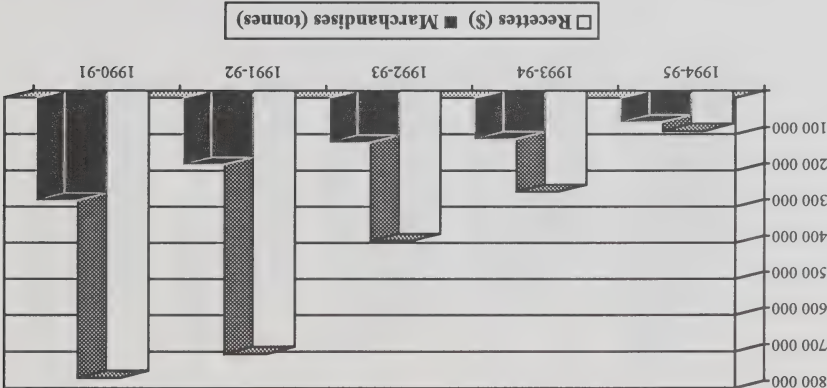
MULGRAVE

Situé dans le détroit de Canso, à 280 km au nord-est d'Halifax, le port de Mulgrave se trouve être le havre le plus profond exempt de glace de l'Amérique du Nord. Il peut accueillir dans ses eaux abritées des navires d'un port en lourd allant jusqu'à 500 000 tonnes. On y fait le transbordement du sel provenant de Pugwash et des Îles-de-la-Madeleine et l'expédition d'agrégats, de minerais, de poisson et de bois à pâte. Le port comprend cinq quais : deux quais pour navires de pêche, un quai privé servant à l'expédition d'agrégats, un petit terminal pour navires-citernes et un quai public. Le quai public mesure quant à lui 435 m de long, avec des profondeurs d'eau de 9,6 m; et il s'y trouve un entrepôt public de 1 400 m².

Mulgrave, en Nouvelle-Écosse

Le port de Miramichi est situé sur la rivière Miramichi, à l'intérieur des terres, à 45 km du golfe Saint-Laurent. Ses installations comprennent deux quais publics, dont l'un est réservé à la manutention de la pâte de bois et l'autre exclusivement aux bateaux de pêche; cinq terminaux maritimes, y compris un quai public de 313 m; deux terminaux pour navires-citernes; deux autres quais réservés aux produits forestiers. La navigation sur la rivière Miramichi dure toute l'année, parfois avec l'aide des brise-glaces. Le port public de Miramichi est constitué des ports de Chatham et de Newcastle, réunis en 1992-1993.

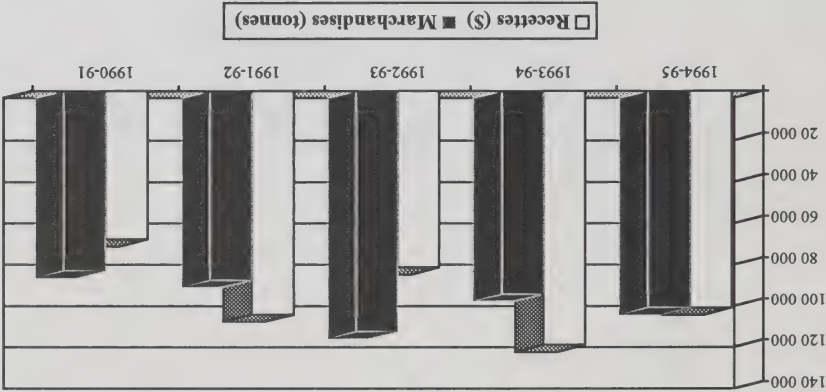
MIRAMICHI



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	91 001
1993-94	258 566
1992-93	394 911
1991-92	706 519
1990-91	771 629
1994	66 503
1993	113 151
1992	122 796
1991	182 934
1990	282 783

Le port de Matane est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 400 km en aval de la ville de Québec. Les installations publiques sont composées d'un quai commercial et d'un quai éperon. Le quai commercial est utilisé pour la réception de produits pétroliers, de sel, de bois de pulpe et de marchandises générales ainsi qu'à l'expédition de pâte mécanique (pâte de bois). Il offre un poste d'accostage de 186 m et une profondeur d'eau de 10 m. Le quai éperon est utilisé pour l'hivernement et la réparation de navires à flot. Le port est aussi desservi par un traversier-rail qui effectue le transport de produits d'aluminium et de papier journal de Bate-Comeau vers Matane ainsi qu'un traversier routier qui relie les deux rives du fleuve Saint-Laurent.

MATANE

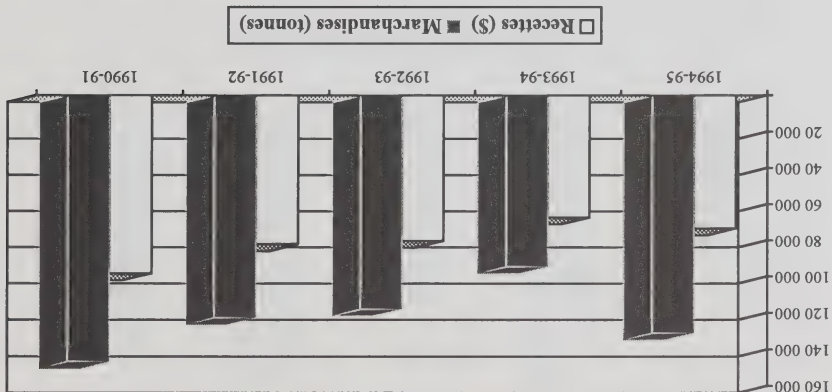


Revenue (\$)		Cargo (tonnes)	
1990-91	71 067	1990	86 408
1991-92	107 672	1991	90 944
1992-93	84 734	1992	116 084
1993-94	122 417	1993	97 702
1994-95	104 432	1994	104 437

Long Pond Manuels, à Terre-Neuve

Le port de Long Pond Manuels est situé sur la rive sud de la baie Conception, à 35 km à l'ouest du cap St. Francis et à 20 km environ à l'ouest de St. John's. C'est un port pour vraquiers dont les principales activités sont l'exportation du pyrophyllite (minéral) et l'importation des produits pétroliers, du grain et du ciment. Tout ce trafic est maintenu au quai public de 245 m. Le port est ouvert toute l'année, avec l'aide occasionnelle des brise-glaces au début du printemps.

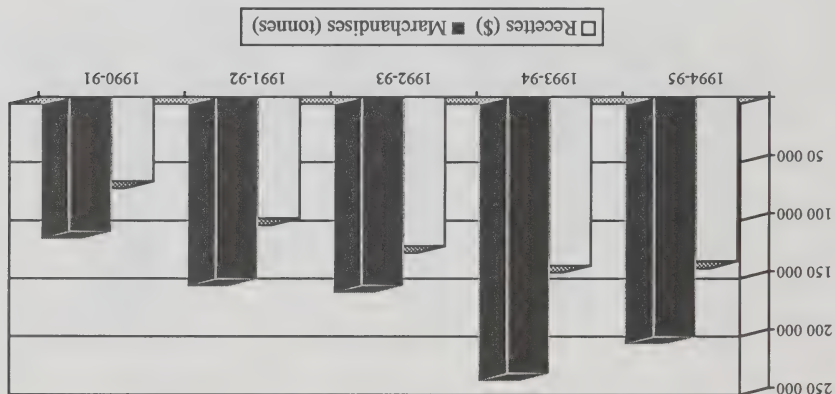
LONG POND MANUELS



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	1990
1991-92	1991
1992-93	1992
1993-94	1993
1994-95	1994

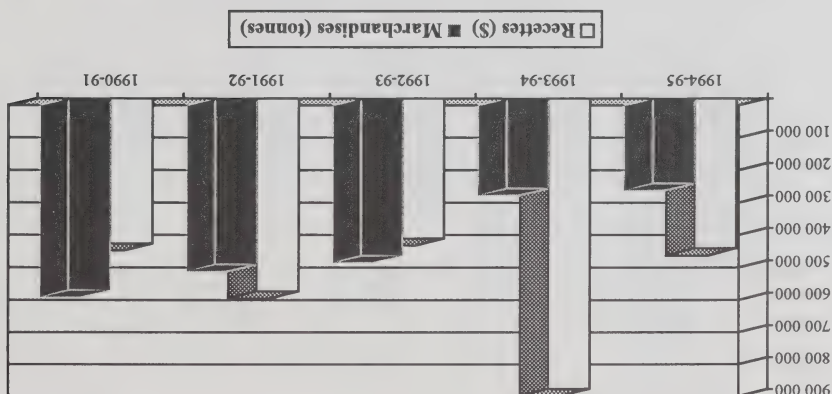
Le port de Kingsville est situé sur la rive nord du lac Érié, à 49 km environ au sud-est de Windsor. Ce port, qui sert à la manutention d'agrégats, est un des deux ports qui relient l'île Pelee à la terre. Il comprend sept petits appontements pour bateaux de pêche, un quai public de 390 m et un quai de 272 m pour traversiers.

KINGSVILLE



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1994-95	141 294	1994	206 596
1993-94	144 889	1993	238 119
1992-93	128 162	1992	162 641
1991-92	104 261	1991	156 914
1990-91	72 487	1990	116 037

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	463 155
1993-94	898 308
1992-93	433 087
1991-92	595 702
1990-91	448 905
1994-95	262 071
1993-94	277 665
1992-93	485 704
1991-92	512 917
1990-91	592 777

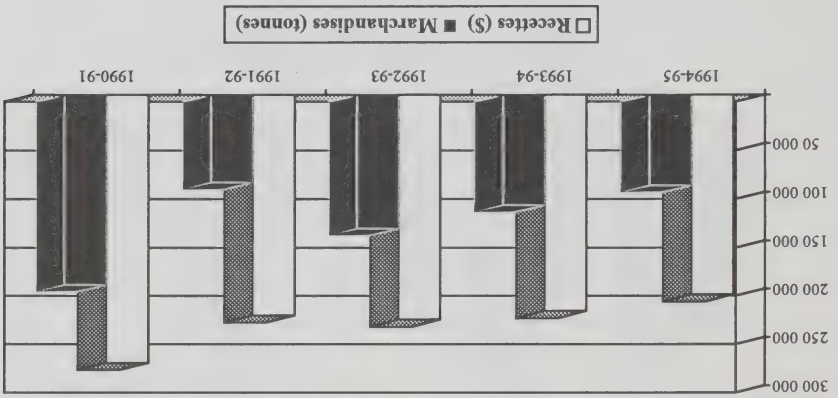


GROS-CACOUNA

Situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 190 km environ en aval de la ville de Québec, le port de Gros-Cacouna est un grand centre d'exportation de bois de construction et de papier journal de production locale. Le port est content un havre artificiel encadré par deux brise-lames. Il comprend un quai public de 282 m de long, un entrepôt public de 2 471 m² ainsi qu'un entrepôt privé de 870 m². Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance occasionnelle des brise-glaces.

Gros-Cacouna, au Québec

1994-95	205 965	1994	93 126
1993-94	223 313	1993	113 458
1992-93	232 153	1992	137 325
1991-92	227 693	1991	90 102
1990-91	276 755	1990	195 752
Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	

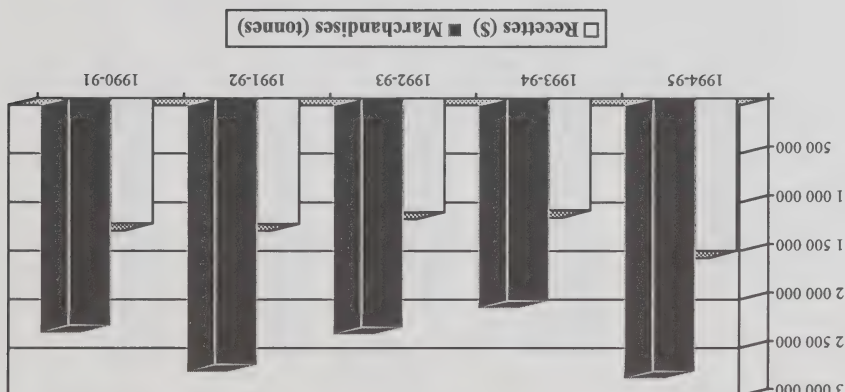


GOOSE BAY

Goose Bay est la plus grande agglomération urbaine du Labrador. Elle est située dans le bassin Terrington, à l'extrémité ouest du lac Melville, à 256 km environ de la côte est. Le principal rôle du port de Goose Bay est d'assurer la distribution des marchandises destinées aux communautés éloignées sur la partie nord de la côte du Labrador. Il comprend un quai principal (longitudinal), avec un hangar à marchandises en transit de 1 625 m², et un quai ouest (appontement). Les principales activités du port comprennent la manutention des produits pétroliers, le trafic roulier-porte-conteneurs de Marine Atlantique et le transbordement de marchandises à destination du nord du Labrador.

Goose Bay, au Labrador

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95 1 571 150	1994 2 819 978
1993-94 1 154 184	1993 2 088 180
1992-93 1 170 560	1992 2 358 3160
1991-92 1 291 063	1991 2 747 946
1990-91 1 288 622	1990 2 342 113



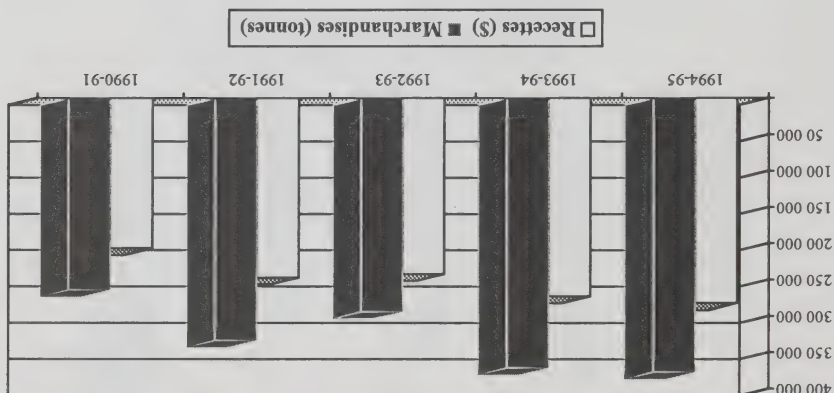
GODERICH

Le port de Goderich, situé sur la rive Est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, est un des principaux points d'exportation du sel et un centre de distribution du grain. Le port comprend un quai privé et cinq quais publics offrant ensemble une longueur d'accostage à quai de 6 300 m. Le chenal entretenu et le havre ont des profondeurs de 6,4 m à 7,3 m. Des silos-éleveurs à grain pouvant contenir 129 000 t de blé sont disponibles à contrat. La saison de navigation débute à la mi-avril et se termine vers la fin décembre.

Goderich, en Ontario

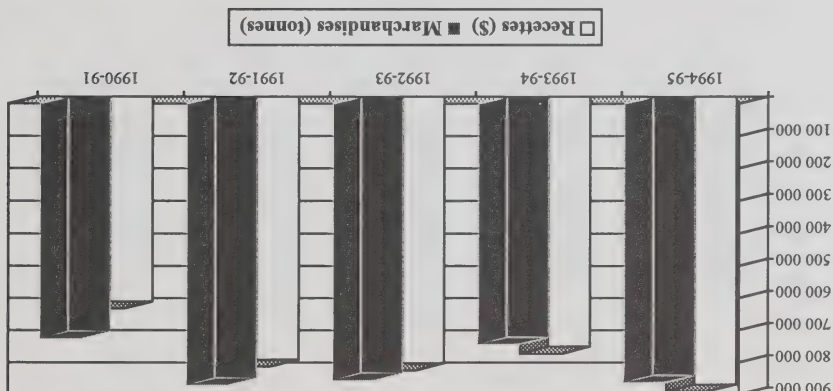
Le port de Gaspé présente un des meilleurs havres naturels de l'est du Canada. Situé derrière une barrière de sable dans la baie de Gaspé, ce port bien protégé offre une profondeur d'eau suffisante pour desservir le trafic des marchandises. Le quai public offre deux postes d'accostage de 180 m et 175 m de longueur chancn avec des profondeurs d'eau respectives de 10 m et 8 m. Les principales activités du port de Gaspé sont l'exportation de l'acide sulfurique et l'importation des concentrés de cuivre, de produits pétroliers et de sel. Le port est utilisé aussi de plus en plus comme escale par les navires de croisières.

GASPÉ



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	206 933	1990	264 589
1991-92	247 303	1991	334 148
1992-93	242 465	1992	294 495
1993-94	272 961	1993	371 511
1994-95	282 394	1994	377 525

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	890 444
1993-94	773 000
1992-93	824 336
1991-92	812 292
1990-91	633 038
1994	862 488
1993	744 195
1992	855 496
1991	870 939
1990	725 898



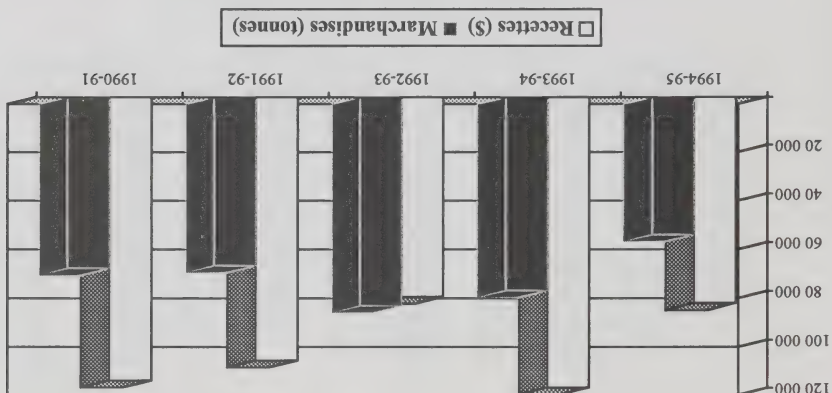
DALHOUSIE

Le port de Dalhousie est situé dans la baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière Restigouche, sur la limite nord du Nouveau-Brunswick. C'est un port pour vraquiers qui exporte du papier journal et des concentrés de minéral et qui importe des hydrocarbures et du charbon. Il comporte deux quais publics offrant une longueur d'accostage de 375 m, une rampe de roulage, une superficie d'entreposage de 8 330 m² et un terminal de traversier. Le port de Dalhousie est ouvert toute l'année, à l'aide de brise-glaces.

Dalhousie, au Nouveau-Brunswick

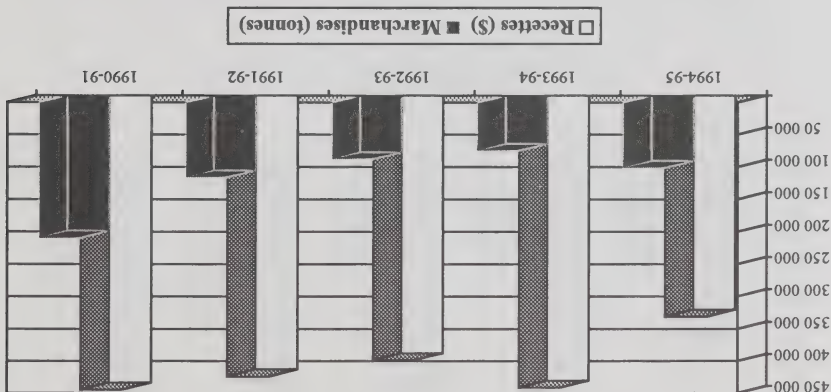
Le port de Cornwall est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 120 km à l'ouest de Montréal. C'est principalement un port pour vraquiers qui répond aux besoins de l'usine de fibres synthétiques et de la papeterie qui s'y trouvent. Il compte un quai public offrant une longueur d'accostage de 175 m et des profondeurs d'eau de 8,2 m ainsi que des parcs à citernes privés de grande capacité. Les navires y circulent de la mi-avril à la mi-décembre.

CORNWALL



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	1994
84 933	56 837
1993-94	1993
119 841	79 796
1992-93	1992
82 278	86 006
1991-92	1991
108 619	69 538
1990-91	1990
116 883	70 708

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	444 438
1991-92	423 839
1992-93	398 355
1993-94	441 784
1994-95	331 122
1990-91	209 676
1991-92	116 303
1992-93	88 441
1993-94	101 643
1994-95	74 740

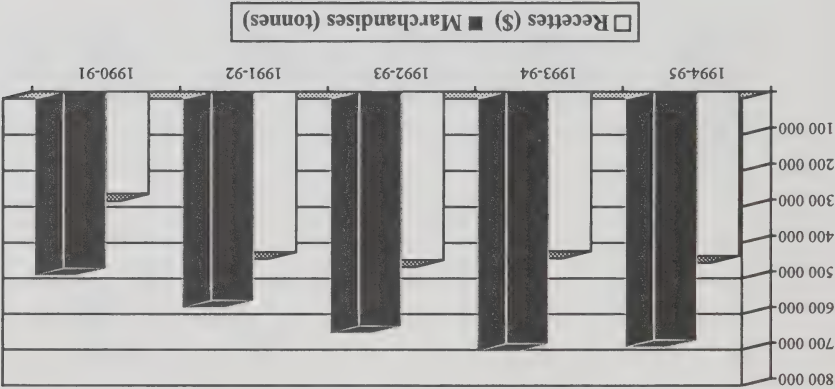


CORNER BROOK

Le port de Corner Brook est situé sur la rive sud du bras Humber, à 35 km environ du golfe Saint-Laurent. Il aide la ville de Corner Brook à jouer son rôle de centre de distribution des marchandises destinées aux régions ouest et centrale de Terre-Neuve. Il apporte un soutien très important aux producteurs de papier et de ciment et à l'industrie des pêches de l'endroit. C'est un grand port en eau profonde, bien abrité, qui comprend trois terminaux pétroliers, un quai de 503 m de long réservé à une usine de papier, un terminal pour ciment en vrac, un quai public de 361 m de long amélioré pour le trafic des conteneurs ainsi qu'un entrepôt public de 2 436 m². Le port est ouvert toute l'année, grâce à l'assistance occasionnelle des brise-glaces.

Corner Brook, à Terre-Neuve

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	283 526	1990	491 948
1991-92	445 016	1991	581 960
1992-93	467 592	1992	653 748
1993-94	443 255	1993	704 130
1994-95	456 328	1994	693 195



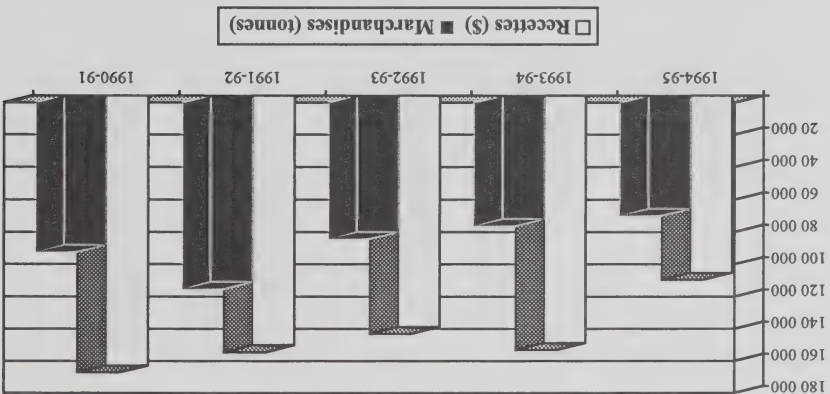
CHARLOTTETOWN

Le port de Charlottetown est situé sur la rive ouest de la rivière Hillsborough, sur la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard. Principal port de l'île, il comprend un terminal maritime public offrant une longueur d'accostage à quai de 400 m, une superficie d'entreposage de 2 300 m², deux terminaux privés pour navires-citernes et une base de la Garde côtière canadienne.

Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard

Le port de Cap-aux-Meules, sur la côte est de l'île du même nom, joue un rôle important dans l'approvisionnement des Îles-de-la-Madeleine. Le port est bien protégé par un brise-lames public et il comprend de nombreuses installations pour navires de pêche et petites embarcations. L'infrastructure des transports est constituée de deux postes à quai publics de 172 m et de 90 m respectivement, avec une rampe de roulement de 28,8 m de large à l'extrémité. Le port est ouvert de mai à décembre.

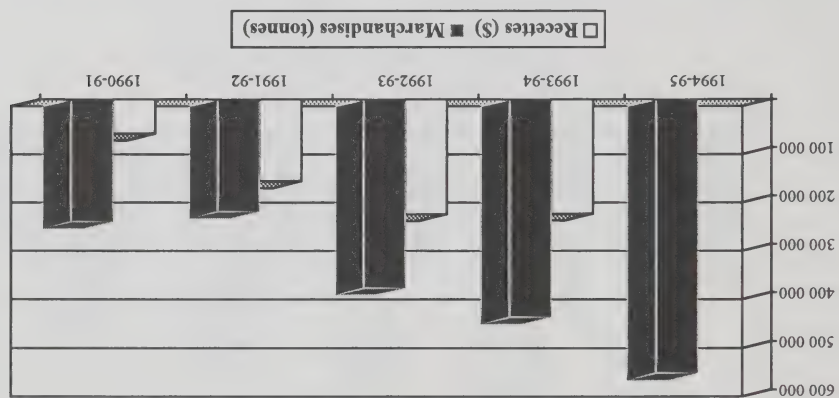
CAP-AUX-MEULES



Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1994-95	109 703
1993-94	153 213
1992-93	143 147
1991-92	154 620
1990-91	167 324
1994	69 944
1993	76 421
1992	84 359
1991	115 432
1990	92 536

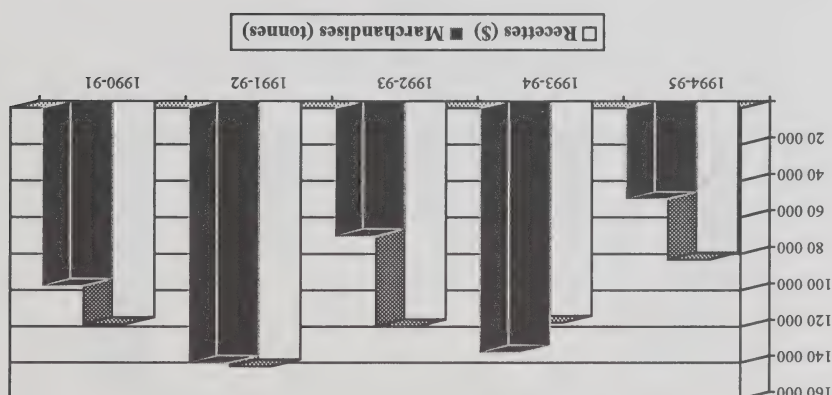
Le port de Campbell River est situé sur la côte est de l'Île de Vancouver, à mi-chemin entre Cape Scott et Victoria. Le port soutient une économie fondée sur les ressources en desservant des navires de haute mer qui transportent principalement du charbon, de la pâte de bois, du papier, du bois de construction et des concentrés de minéral. La région de Campbell River compte plusieurs installations, y compris celle du Ministère des Pêches et océans, un service de traversier, deux quais privés en eau profonde, plusieurs petits ports privés pour chalands ainsi que l'unique installation portuaire publique à vocation industrielle située sur la pointe Middle.

CAMPBELL RIVER



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	71 261	1990	254 153
1991-92	170 365	1991	233 120
1992-93	238 765	1992	391 967
1993-94	237 333	1993	451 465
1994-95	225 601	1994	566 425

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1994-95	83 093	1994	50 039
1993-94	117 755	1993	134 354
1992-93	119 892	1992	70 402
1991-92	141 975	1991	139 987
1990-91	118 720	1990	97 663

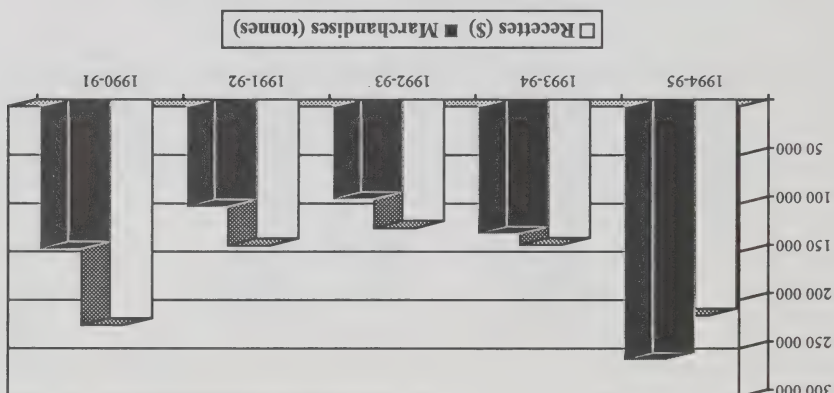


BOTWOOD

Le port de Botwood est situé sur la côte nord-est de Terre-Neuve, dans la baie des Exploits, à 37 km de la ville de Grand Falls. Le port soutient le moulin à pâtes et papier de Grand Falls et facilite l'approvisionnement de la région en hydrocarbures. Il comprend deux terminaux privés pour papier journal et hydrocarbures ainsi que deux quais publics dont l'un, réservé à la manutention du mazout, est un appontement offrant une longueur d'accostage de 52 m, une largeur de 10 m et une profondeur d'eau de 8,5 m. L'autre quai public est un quai de transit longitudinal de 83 m, avec un hangar de transit de 1 281 m². Le port est ouvert toute l'année, à l'aide des brise-glaces en hiver.

Botwood, à Terre-Neuve

Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1994-95	216 206	1994	261 885
1993-94	142 651	1993	131 222
1992-93	125 297	1992	95 491
1991-92	143 512	1991	103 377
1990-91	225 967	1990	147 084



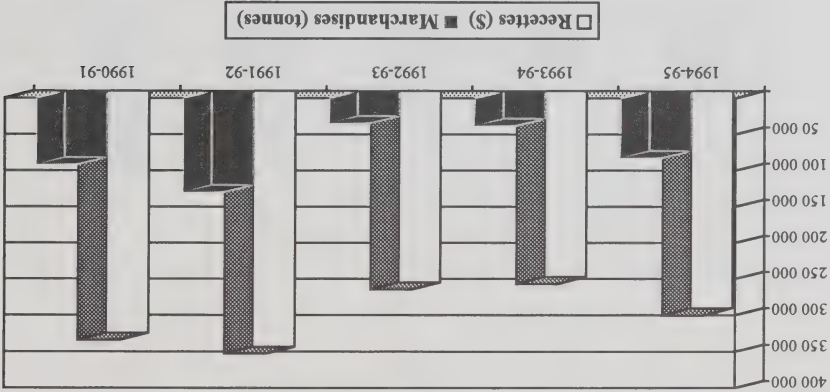
BAYSIDE

Le port de Bayside est situé sur la rivière Ste-Croix, qui se déverse dans la baie Passamaquoddy, en bordure de la baie de Fundy. Situé à 12 km au nord-ouest de St. Andrews, Bayside est un terminal actif d'importation et d'exportation du poisson, du bois à pâte, du bois de construction, de pommes de terre et de combustible. Le port comprend un quai public offrant une longueur d'accostage de 242 m et une profondeur d'eau de 8,5 m. À l'abri des glaces, le port de Bayside est ouvert toute l'année.

Bayside, au Nouveau-Brunswick

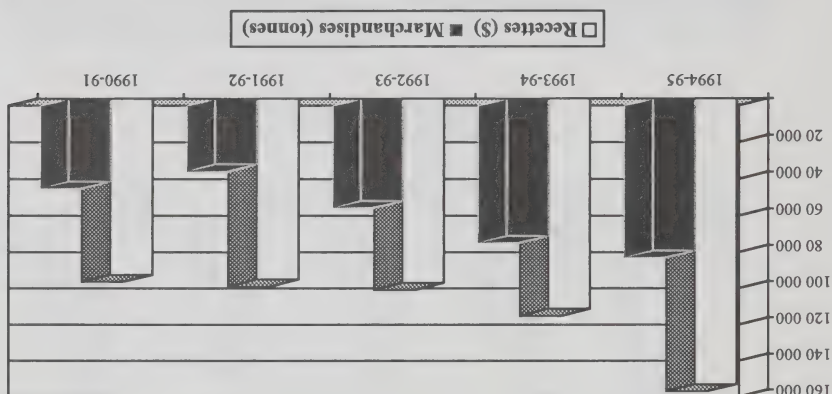
Le port de Baie-Comeau est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 440 km en aval de la ville de Québec. Il comprend des installations publiques et privées. Les installations privées servent au transbordement du grain, des produits pétroliers ainsi qu'à l'exportation de l'aluminium. Les installations publiques sont composées d'un quai offrant 4 postes d'accostage avec des profondeurs d'eau allant de 8,5 m à 9,5 m ainsi que d'une rampe de transroulage. Il est utilisé pour l'expédition du papier journal et la réception de sel. Le port, ouvert toute l'année, est desservi par un traversier-routier ainsi qu'un traversier-rail.

BAIE-COMEAU



Recettes (\$)		Marchandises (tonnes)	
1990-91	333 981	1990	92 111
1991-92	353 007	1991	129 698
1993-94	264 421	1992	34 473
1993-94	257 063	1993	38 005
1994-95	300 488	1994	82 555

Recettes (\$)	Marchandises (tonnes)
1990-91	96 393
1991-92	99 075
1992-93	100 875
1993-94	115 160
1994-95	157 030
1990-91	45 224
1991-92	35 984
1992-93	55 856
1993-94	75 013
1994-95	83 088



ARGENTIA

Le port d'Argentia est situé sur la rive sud de la baie Placentia, à 130 km environ de St. John's. Le port, qui offre un havre en eau profonde exempt de glace, comprend deux quais publics dont l'un n'est plus en service. Le quai en service connu sous le nom de "Fleet Dock" a une largeur de 18,8 m et offre une longueur d'accostage de 63,5 m, avec des profondeurs variant de 7,9 m à 8,5 m. On y trouve également une rampe de roulage, trois quais privés, deux citernes et un pipe-line. Argentia joue un rôle de premier plan dans l'exportation du poisson vers les marchés internationaux et dans l'importation du sel.

Argentia, à Terre-Neuve

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS DES PRINCIPAUX PORTS COMMERCIAUX

Il est essentiel d'entretenir une liaison étroite avec notre plus gros client, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.), pour pouvoir exécuter le Programme de façon efficace et économique. Non seulement le gouvernement des T.N.-O. nous aide-t-il à établir les priorités, mais il participe aussi aux travaux techniques et de viabilisation par l'intermédiaire de son ministère des Transports.

Plusieurs projets conjoints ont été entrepris à ce jour, par exemple l'inventaire détaillé des postes d'amarrage dans l'Arctique de l'Est, qui a été effectué par suite de l'utilisation de bateaux-citernes de plus gros tonnage : de 20 000 à 30 000 tonnes. On a également élaboré un plan d'immobilisations quinquennal et obtenu un financement initial.

De nouvelles bouées d'amarrage ont été installées à Iqaluit et à Pelly Bay. Les installations d'amarrage à Pelly Bay revêtent une importance particulière en ce qu'elles permettent aux collectivités du Nord de recourir aux services d'approvisionnement par eau au lieu de se fier uniquement au transport aérien, fort dispendieux.

On continue de suivre de près l'évolution du grand projet d'aménagement portuaire à Coppermine (exportation du minerai) et à Rankin Inlet (réapprovisionnement en carburant et en marchandises sèches). Les deux projets sont gérés par le gouvernement des T.N.-O.

Au nombre des petits projets d'immobilisations figurait le recouvrement de l'installation d'évacuation des déchets contaminés à Collingwood. Ce projet s'inscrivait dans l'opération de dépollution au quai de Collingwood, secteur de grand intérêt dans les Grands Lacs.

Les efforts se poursuivent pour former des communautés portuaires dont les membres peuvent discuter en partenaires de la planification et du développement économique des ports.

Région de l'Ouest

La Région de l'Ouest a dépassé de 15 p. 100 le montant de recettes projeté, en grande partie à cause du déploiement d'activités intenses au port de Victoria pendant les Jeux d'été du Commonwealth. Les recettes brutes pour 1994-1995 étaient de 2,4 millions de dollars, dont 32 p. 100 provenaient des ports de Victoria et d'Esquimalt. Les droits de ports provenant des régions ont généré des recettes de 0,6 million de dollars, les droits portuaires 1,0 million de dollars, et l'exploitation des biens immobiliers 0,9 million de dollars.

Le port de Victoria demeure le principal terminal des bateaux de croisière et des traversiers rapides pour les piétons de l'île de Vancouver. Le terminal de traversier de la rue Belleville, à Victoria, est ouvert depuis le 8 juillet 1994.

Le programme de réparation des installations portuaires a permis de réaliser plus de 75 projets de génie maritime qui ont entraîné des dépenses de 3,0 millions de dollars (80 p. 100 des dépenses de fonctionnement). Les activités environnementales se sont poursuivies à Victoria et à Esquimalt en vue d'évaluer des terres industrielles sur le plan de l'atténuation des incidences et des possibilités de réutilisation à des fins de transport et d'échanges commerciaux.

Le réseau portuaire public de la Région de l'Ouest continue de répondre aux besoins de transport locaux et régionaux. Les installations pour chalands à Powell River et Campbell River servent toujours aux activités de cabotage des industries minières et forestières, activités qui représentent 30 p. 100 des frais de port. La Région a exploité et administré 23 havres publics et 120 installations portuaires publiques en Colombie-Britannique, Saskatchewan et en Alberta dans le but de maintenir un réseau de transport sécuritaire et bien adapté à la demande.

Région du Nord

La nouvelle Région du Nord, formée le 1^{er} avril 1994, a accepté de se charger des secteurs du Nord touchés par le Programme des Havres et ports. Dès sa création, elle a commencé à mettre en application divers volets du Programme.

Le transport maritime et son infrastructure connexe, étant donné leur utilité et l'importance politique que leur accordent les résidents et les gouvernements du Nord, constituent des facteurs indispensables des activités régionales.

Région des Laurentides

En 1994-1995, 14,7 millions de tonnes métriques de cargaisons ont transité par les ports de la Région. Les recettes brutes se sont chiffrées à 2,8 millions de dollars, soit le même montant qu'en 1993-1994.

En ce qui a trait aux prévisions concernant le trafic et les recettes dans les divers ports, tant pour les sites isolés que pour les quais de traversier, la situation demeure stable; en revanche, certains quais à vocation plus touristique ont connu un accroissement au niveau des activités en raison du développement de forfaits pour les excursions. Toutefois, la majorité des revenus de la Région proviennent des quais commerciaux.

D'autre part, dans le cadre des aspects prioritaires définis par le Ministère, un plan de gestion de l'environnement a pu être mis en oeuvre et le projet de "*vocation des ports*" s'est poursuivi par la tenue de 5 forums de consultation qui visent à développer un nouveau mode de gestion des ports publics où une plus grande participation des collectivités est prévue.

Pour ce qui est de l'entretien des installations portuaires, 1,1 millions de dollars ont été utilisés pour du dragage d'entretien; 4,1 millions de dollars pour des travaux de réparation et d'entretien préventif et 1,3 millions de dollars pour l'exécution du programme d'inspection et la réalisation d'études sur l'avenir des installations.

En matière d'investissement, un montant de 1,0 million de dollars a été utilisé pour terminer la reconstruction des quais de Montmagny et de Baie Ste-Catherine, et pour effectuer une portion importante des travaux d'élargissement de l'entrée du havre de Gros-Cacouna et restaurer la jetée "Est" du port de Rimouski.

Région du Centre

Les Havres et ports de la Région du Centre administrent et entretiennent 48 havres publics en Ontario et deux au Manitoba. Les recettes totales enregistrées pour 1994-1995 se sont chiffrées à 2,9 millions de dollars; soit 0,5 million de dollars de plus qu'en 1993-1994.

Transitant par les installations portuaires régionales, on trouve surtout le sel, les produits pétroliers, le grain, le sable, la pierre, le gravier, le charbon et les fertilisants.

On a terminé la construction du quai et des installations terminales pour le service de traversiers de l'île Pelée, dans le cadre du grand projet d'immobilisations visant la remise à neuf des terminaux de traversiers sur l'île Pelée et en Ontario. En 1994-1995, les dépenses liées à ce projet se sont élevées à 350 000 \$.

Un programme d'entretien portuaire (fonctionnement et entretien) de 3,9 millions de dollars existe pour réparer et rénover les installations portuaires servant au commerce maritime. Les grands projets d'immobilisations de la Région du Centre comprennent la réparation de la jetée nord à Goderich (643 000 \$), la réparation du quai est à Owen Sound (484 000 \$); la réparation de la jetée ouest à Port Stanley (459 000 \$); et le dragage d'entretien de la route d'approche à Port Stanley (254 000 \$).

Les dépenses totales rattachées au programme d'entretien des ports se sont élevées à 3,3 millions de dollars. Dans le cadre de ce programme, tout un éventail de projets ont été entrepris pour l'entretien des installations afin qu'elles puissent fonctionner de façon sécuritaire. L'étude de mise à jour des plans directeurs des ports amorcée en 1994-1995 se terminera au début de 1995-1996.

Région des Maritimes

Les recettes brutes en 1994-1995 étaient de 3,5 millions de dollars, une augmentation de 0,4 million de dollars par rapport à l'année précédente.

Dans le cadre du programme d'entretien des ports, une vaste gamme de projets ont été entrepris pour garantir des installations sûres et efficaces aux exportateurs maritimes. Les dépenses totales au titre du programme d'entretien des ports se sont établies à 4,1 millions de dollars.

Bien que le volume des cargaisons soit demeuré stable en général, il y a eu hausse dans le secteur des pommes de terre, des produits pétroliers, des agrégats et du trafic des bateaux de croisière.

On a poursuivi la planification d'un important projet de remplacement du quai à Sydney (N.-É.). En février 1995, le quai a été fermé à cause de son état de détérioration avancée. La construction du nouveau quai devrait s'amorcer à l'automne de 1995.

On a commencé la construction du nouvel entrepôt de marchandises en transit au port de Summerside (I.-P.-É.). Pendant toute l'année, le commerce maritime a été traité par les trois autres ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce détournement de trafic, conjugué à une augmentation de 100 p. 100 des exportations de pommes de terre, a nécessité une très grande coopération entre les expéditeurs, les syndicats et les autres acteurs du secteur portuaire pour une saison fructueuse du commerce maritime.

Plusieurs comités portuaires ont été formés au cours de l'année écoulée pour servir d'interface entre la Direction générale et les nombreux intervenants du secteur portuaire. Tout une série de sujets ont été abordés, notamment le recouvrement des coûts, les services municipaux, les nouvelles activités portuaires et les possibilités de gestion portuaire.

Une entente importante a été négociée entre la Direction générale, la province de l'Île-du-Prince-Édouard et la ville de Charlottetown pour la construction, en 1995 d'une nouvelle artère de circulation et du parc de la Contédération et pour la remise à neuf des ducs d'albes. Non seulement ces améliorations permettront aux très nombreux camions lourds de circuler en plus grande sécurité, mais elles offriront aussi aux bateaux de croisière des installations plus efficaces et plus attrayantes pour l'amarrage et le débarquement.

En 1994, on a terminé les travaux de construction prévus dans deux grands projets d'immobilisations : La Poile - reconstruction du quai (1,3 millions de dollars) et Mary's Harbour, au Labrador - prolongement du quai (1,9 millions de dollars). On a reçu l'autorisation de reconstruire le quai maritime à Hermitage (2,9 millions de dollars), le contrat de construction a été attribué et les travaux commenceront en avril 1995 pour se terminer en octobre 1996. Ce projet améliorera grandement la sécurité et l'efficacité du quai de Hermitage et, par le fait même, l'accessibilité aux ports isolés desservis à partir de cet endroit.

Divers petits projets d'immobilisations ont aussi été menés à bien : la rampe de chargement à Nain, au Labrador (460 000 \$), le bureau du directeur de port à Argenta (80 000 \$), l'étude de faisabilité sur la réinstallation du chenal Davis - Sango Pond (198 000 \$), la vérification environnementale de Terre-Neuve (143 000 \$).

Plus de 4,8 millions de tonnes métriques de cargaisons sont passées par les ports administrés par la Région de Terre-Neuve, ce qui représente une baisse de 51 p. 100 par rapport aux années antérieures attribuable à la fermeture prolongée de la raffinerie de pétrole. Come By Chance, qui a depuis été remise en service.

Les recettes brutes en 1994-1995 ont été de 1,5 millions de dollars. Sept ports de la Région ont recueilli 80 p. 100 des recettes.

Région de Terre-Neuve

Les activités commerciales et opérationnelles de la Direction générale se déroulent au niveau local et régional. Les renseignements suivants donnent pour chaque Région un aperçu des réalisations de la Direction générale pour l'année 1994-1995.

RÉALISATIONS RÉGIONALES

Tous les droits applicables aux termes du *Règlement sur les ports publics et du Règlement sur les quais de l'Etat* ont augmenté le 1^{er} juillet 1994. Les droits de quaiage, d'amarrage, d'entreposage et de port, les droits d'utilisation des bateaux de croisière, les droits d'hivernage et les droits de séjour estival ont effectivement augmenté de 6,8%, sauf lorsque les droits existants étaient trop peu élevés pour que la hausse n'entraîne une différence ou si cela avait risqué de créer un écart considérable. Cette hausse est une répercussion de l'inflation des frais de fonctionnement et d'entretien des installations portuaires publiques entre 1991 et 1993.

Les droits

Nous avons participé à une variété d'expositions commerciales, de séminaires et de conférences de l'industrie, toujours dans une optique promotionnelle. Havres et ports a continué de participer à des organisations portuaires nationales et internationales, comme l'Association des ports et havres du Canada, la American Association of Port Authorities (AAPA) et l'Association internationale des ports (AIP), pour conserver et même renforcer sa position d'autorité importante du secteur portuaire.

Deux règlements de la Commission du port de Toronto ont fait l'objet d'une publication préalable : délivrance de permis (approuvé) et zonage des eaux du port pour l'aéroport de l'île de Toronto. Douze tampons-bleus ont été apposés par les services juridiques du Conseil privé, soit 3 pour Toronto, 2 pour Windsor, 2 pour Thunder Bay, 1 pour Hamilton, 1 pour l'harmonisation des proclamations de sept commissions portuaires; et 2 pour les tarifs de havres et ports.

Questions environnementales

Havres et ports continue à accorder une priorité à la gestion de l'environnement, dont plusieurs aspects ont été abordés en 1994-1995. Plus de 180 évaluations environnementales préalables et études des incidences environnementales ont été réalisées pour des projets d'immobilisations et d'entretien.

Havres et ports a participé à d'autres aspects de la gestion de l'environnement : travaux de divers comités et groupes de travail travaillant au manuel d'évaluation des incidences environnementales de la Garde côtière, au registre des évaluations environnementales de la nouvelle *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (janvier 1995), et a codé de la gêrance de l'environnement ainsi qu'au registre des réservoirs souterrains et hors-terre du CCMB (Conseil Canadien des ministres de l'environnement).

Nous avons mené à terme près de 30 études environnementales. Nous avons entrepris des projets de restauration, dont 4 ont pris fin en 1994-1995.

Plan d'accessibilité

La direction des Havres et ports a soumis son plan d'accessibilité au ministre des Transports. Le but de ce plan est d'assurer la conformité des installations fédérales aux normes adoptées par le Conseil du Trésor dans sa politique d'accès des personnes handicapées, et au calendrier établi.

Le marketing

Au cours de l'année, la Direction générale des havres et ports a entrepris diverses initiatives de marketing et de promotion. Une des premières initiatives réalisées a été la conception et la création de textes publicitaires révisés du type photo-prêt. Ces nouveaux textes ont paru dans des publications spécialisées, d'une part pour renforcer notre présence sur le marché auprès des clients actuels et, d'autre part, pour sensibiliser les clients éventuels aux installations et services des Havres et ports publics.

Nous avons soumis des éditoriaux et des articles d'information générale à différentes publications, et aussi répondu à des demandes de matériel promotionnel. Notre nouvelle brochure nationale a été bien accueillie : nous en avons distribué plus de mille exemplaires.

LES RÉALISATIONS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Propriété et biens immobiliers

La Direction générale des havres et ports a continué de réviser ses politiques relative à l'immobilier en fonction des changements apportés au Manuel de gestion des biens immobiliers en 1994 par le Secrétaire du Conseil du Trésor.

Elle a également examiné en détail son inventaire des terres et celui des terres submergées, ainsi que les valeurs estimatives de ces propriétés. En outre, des mesures ont été prises pour régler les problèmes environnementaux de certaines propriétés fédérales.

Trente propriétés portuaires fédérales ont été déclarées excédentaires par rapport aux besoins opérationnels. Les démarches ont été entreprises pour les vendre.

Pendant l'exercice financier 1994-1995, la Direction générale des havres et ports a traité 190 contrats de location visant des propriétés fédérales qui rapportent un loyer global de 0,8 million de dollars par année. En fin d'exercice, on comptait 1 270 contrats de location (baux et licences) de propriétés portuaires qui génèrent des recettes annuelles de plus de 3 millions de dollars.

Projet de législation et de réglementation

La Direction générale des havres et ports est chargée de la réglementation des ports publics, en vertu de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, et apporte son aide aux 9 commissions portuaires pour le suivi de leurs procédures de réglementation.

Au cours de l'exercice 1994-1995, un certain nombre de réalisations ont été signalées. C'est ainsi que plusieurs projets de la Direction des havres et ports et des commissions portuaires ont franchi diverses étapes de la procédure de réglementation : 10 projets ont été approuvés, 2 ont fait l'objet d'une publication préalable, et 12 ont été estampillés, gage de régularité juridique.

Pour ce qui est des 10 projets dont l'approbation par décret du gouverneur en conseil a été obtenue en 1994-1995, il s'agit de la déclaration de port public pour le port de Cornwall et de modifications aux règlements suivants : augmentation des tarifs de Havres et ports, tarifs de la marina de la commission portuaire d'Oshawa, clause pénale de la commission portuaire du fleuve Fraser, dispositions relatives aux deux types de permis de conduire des bateaux à moteur du port de Toronto, certaines dispositions des règlements des commissions portuaires de Thunder Bay et de Hamilton, mises à jour des proclamations et harmonisations technologiques des principaux règlements de 7 commissions portuaires.

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* sont fondés sur les usages commerciaux. Ils incluent les principaux types de redevance ci-après :

<u>Les droits de port</u>	-	qui sont imposés à un navire et qui diffèrent selon sa taille et ses destinations précédentes.
<u>Les droits d'amarrage</u>	-	qui sont imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.
<u>Les droits de «quayage»</u>	-	qui sont imposés pour la manutention d'une cargaison sur un quai public. Ces frais, établis en fonction du type de cargaison, sont calculés selon un taux par tonne ou mètre cube.
<u>Les droits d'entreposage</u>	-	qui sont imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou de locaux disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée d'utilisation.
<u>Les droits de location</u>	-	qui sont ordinairement basés sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par décret du gouverneur en conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, ou remplacés aux termes de contrats négociés dont l'objet est d'accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Toutes les recettes, à l'exclusion des commissions payées aux maîtres de port et aux gardiens de quai, deviennent des crédits à valoir pour les budgets d'opération et d'entretien régionaux.

À d'autres endroits, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur financière par unité de volume ou de poids est peu élevée, tels les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements visant l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des redevances d'usager. Certains services, comme la manutention des marchandises, sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le Parlement.

Objectifs du programme

Les ports qu'administre directement Transports Canada sont liés d'un part à ceux de la Société canadienne des ports et d'autre part aux Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

- ◆ contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local

- ◆ être efficient

- ◆ assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables

- ◆ coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et avec celles des réseaux de transport aérien et de surface.

Administration du programme

L'administration du programme est assurée par la Garde côtière canadienne à partir de cinq bureaux régionaux et sa coordination globale, par une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction générale des havres et ports.

Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacune des installations. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont directeurs de port ou gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des redevances d'usager. Ces représentants, connus sous le nom de capitaines de port ou « maîtres » et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports prennent une part aussi active dans les activités portuaires que ne l'exige le niveau de trafic.

Contexte

"...dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le Ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement"

Article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (SRC 1985)

Le présent rapport, qui a été rédigé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi; il exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales et ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont régis par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences pour ce qui est de la production de rapports.

Aperçu du programme

La *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* confie au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Donc, à l'heure actuelle, Transports Canada entretient, administre et aménage des ports et installations portuaires publics dans 550 emplacements au Canada, servant principalement au transport commercial.

Ce "transport commercial" comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance, qui sont placés sous la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économique pour plusieurs types d'usagers de partager les mêmes installations.

Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où il n'y a aucun lien ferroviaire ou routier et où le coût du transport aérien peut être élevé, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent le réseau de communication indispensable à l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentiels et le transport des passagers.

AVANT-PROPOS

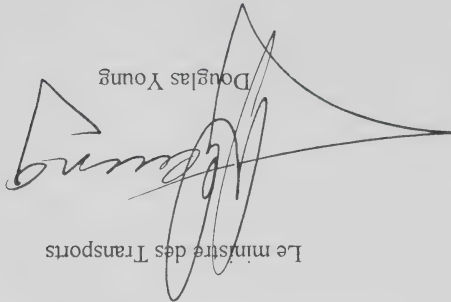
C'est avec plaisir que je présente au Parlement le douzième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publiques du Canada, conformément à l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* (SRC 1985).

Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par voie d'eau au Canada transigent par les ports publics. Les ports locaux sont eux-aussi vitaux pour de nombreuses collectivités.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générales des ports publics incombe à la Direction des havres et ports du ministère des Transports. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y rendent de précieux services, et je profite de cette occasion pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui rendent une saine administration des installations au profit de la collectivité.

J'espère que le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publiques administrés conformément à la Loi.

Le ministre des Transports


Douglas Young

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1995
N° de cat. T36-1/1-1995
ISBN 0-662-62152-2

SOMMAIRE

Avant-propos.....	1
I Description du programme.....	3
II Havres et ports : faits saillants du programme	
Réalisations de l'administration centrale.....	7
Réalisations régionales.....	9
III Sommaire des activités des principaux ports commerciaux.....	15
IV Etat des remises pour 1994-1995.....	45
V Conseils consultatifs des ports publics.....	47
VI Examen financier.....	49

Page



HAVRES ET PORTS



1994 / 1995
Rapport
Annuel
sur les
Opérations
Financières



CAI
T60
-P73

HARBOURS AND PORTS



1995 - 1996
Annual
Report
on
Financial
Operations





TABLE OF CONTENTS

	Page
Foreword.....	1
I Program Description	3
Background.....	3
Program Overview.....	3
Port Operations	3
Program Objectives	4
Program Administration.....	4
User Fees	5
II Statement of Remissions for 1995-1996	7
III Financial Review	9
Listing of Financial Statements	10
Accounting Conventions.....	10



FOREWORD

I am pleased to submit to Parliament this thirteenth Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system, with its priority to support the safe and efficient movement of vessels and transfer of cargos, is also a significant tool for contributing to regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through public ports. Local ports are also important to the life of many communities.

The responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with the Transport Canada Harbours and Ports Directorate. The administration of public ports at the local level is generally provided by fee-of-office appointees. Harbour masters and wharfingers provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all appointees and other dedicated port personnel who provide sound port administration for the benefit of many Canadian communities.

With the new National Marine Policy introduced in December 1995 and the new Canada Marine Act introduced in Parliament in June 1996, the importance of Canada's ports to the national interest was made clear to all Canadians. The National Marine Policy was designed to ensure that Canadians have the port system that meets their needs and is affordable. I am certain that, at the end of the transition process, this goal will be achieved.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'David Anderson', with a long horizontal flourish extending to the right.

David Anderson
Minister of Transport

PROGRAM DESCRIPTION

Background

The Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after the Minister completes the report.

Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (R.S., c. P-29)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns to the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, during fiscal year 1995-1996, Transport Canada maintained, administered and developed public port facilities and public harbours at 549 sites across Canada primarily to assist commercial transportation.

Commercial transportation, in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers, and generally excludes fishing and recreational activities which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans. Ferry services are also usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where no rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are funded largely by appropriations through Parliament.

Program Objectives

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- ◆ contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- ◆ is efficient;
- ◆ provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- ◆ is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Program Administration

The program is administered by Transport Canada's Harbours and Ports Directorate, through six regional offices, and is coordinated by a headquarters unit in Ottawa.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active at ports as traffic demands.

User Fees

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

- Harbour dues - A charge assessed against a vessel according to its size and previous destination.
- Berthage - A charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.
- Wharfage - A charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.
- Storage - A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.
- Letting - A rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by the Governor in Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. All revenues, excluding commissions paid to harbour masters and wharfingers, are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

II

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1995-1996

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "A statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were no remissions granted during 1995-96.

III

FINANCIAL REVIEW

1995-1996 total expenditures and revenues are shown below (\$000s):

EXPENDITURES		
Operating and maintenance	\$31,932	
Capital	11,302	
Gross expenditures		\$43,234
REVENUE		
Gross revenue	(\$17,143)	
Commissions, U.I.C. and C.P.P.	1,626	
Net revenue		(\$15,517)
Total Net Expenditures		\$27,717
*Grants and Contributions		\$10,000

* A \$10 million contribution was made to the government of Newfoundland in 1995-96.

Net revenue in 1995-1996 for the program was \$15.5 million which represents 49% of operating and maintenance expenditures and 36% of gross expenditures. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, harbour masters and wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

In 1995-1996, approximately 240 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was \$6,774. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 549 sites identified within the program, 30 major commercial ports accounted for revenue of \$14.3 million or 84% of gross revenue. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft that use facilities but pay minimal fees.

Listing of Financial Statements

Schedule 1 - Consolidated statement of gross revenues, from 1986-1987 to 1995-1996

Schedule 2 - Consolidated statement of gross revenues, by major type

Accounting Conventions

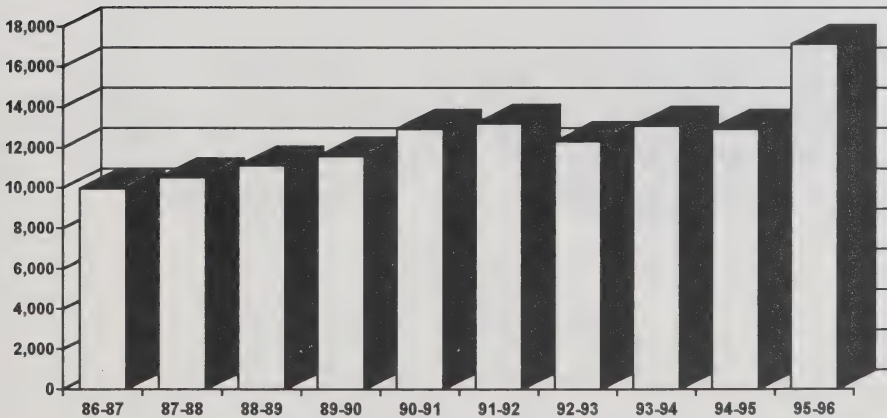
In 1995-1996, Transport Canada received revenue or made expenditures at approximately one half of its 549 sites. In some cases, these sites consist of only a proclaimed harbour without shore facilities, or simply a land interest.

All 1995-1996 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are the expenses of depreciation, accommodation, and common services provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC) as well as grants-in-lieu of taxes paid by PWGSC on Transport Canada's behalf.

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES
1986-1987 TO 1995-1996 (\$000)

Fiscal Year	Gross Revenues	% Change over previous year
1986 - 1987	9,960	36.8 %
1987 - 1988	10,496	5.4 %
1988 - 1989	11,102	5.8 %
1989 - 1990	11,564	4.2 %
1990 - 1991	12,922	11.7 %
1991 - 1992	13,162	1.9 %
1992 - 1993	12,296	-6.6 %
1993 - 1994	13,074	6.3 %
1994 - 1995	12,922	-1.2 %
1995 - 1996	17,143	32.7%

GROSS REVENUES (\$000)

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

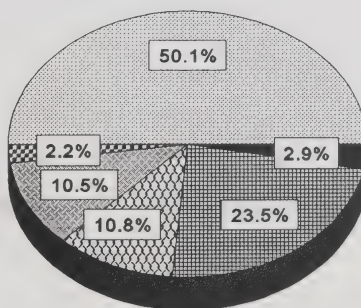
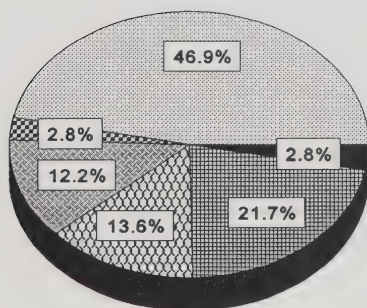
**CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES
BY MAJOR TYPE (\$'000)**

Type of Revenue	1995-1996	1994-1995	% Change over previous year	1995-1996 Distribution	1994-1995 Distribution
Wharfage	8,034	6,482	23.9 %	46.9 %	50.1 %
Storage	474	283	67.5 %	2.8 %	2.2 %
Berthage	2,102	1,354	55.2 %	12.2 %	10.5 %
Harbour Dues	2,339	1,395	67.7 %	13.6 %	10.8 %
Rentals & Permits	3,716	3,031	22.6 %	21.7 %	23.5 %
Other	478	377	26.8 %	2.8 %	2.9 %
TOTAL	17,143	12,922	32.7 %	100 %	100 %







GROSS REVENUES, BY MAJOR TYPE

1995-1996

1994-1995



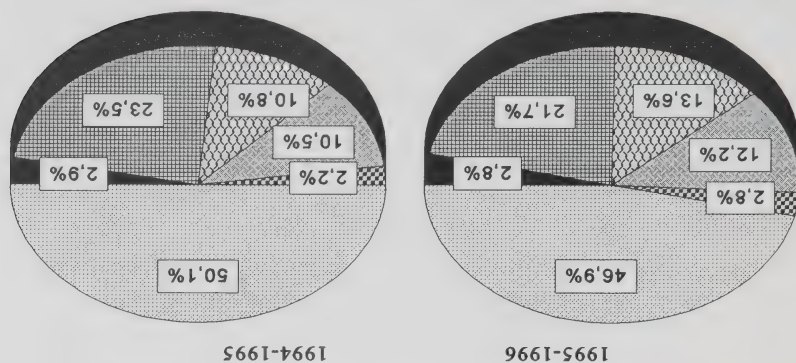
REVENUE TYPE

- | | | | |
|---|-------------------|---|--------------|
|  | Wharfage |  | Storage |
|  | Berthage |  | Harbour Dues |
|  | Rentals & Permits |  | Other |

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ETAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES PAR SOURCE PRINCIPALE (000 \$)					
Genre de recettes	1995-1996	1994-1995	% d'écart / année précédente	Répartition 1995-1996	Répartition 1994-1995
Droits de quayage	8 034	6 482	23,9 %	46,9 %	50,1 %
Droits d'entreposage	474	283	67,5 %	2,8 %	2,2 %
Droits d'amarrage	2 102	1 354	55,2 %	12,2 %	10,5 %
Droits de port	2 339	1 395	67,7 %	13,6 %	10,8 %
Loyers et permis	3 716	3 031	22,6 %	21,7 %	23,5 %
Autres	478	377	26,8 %	2,8 %	2,9 %
TOTAL	17 143	12 922	32,7 %	100 %	100 %

RECETTES BRUTES, PAR SOURCE PRINCIPALE



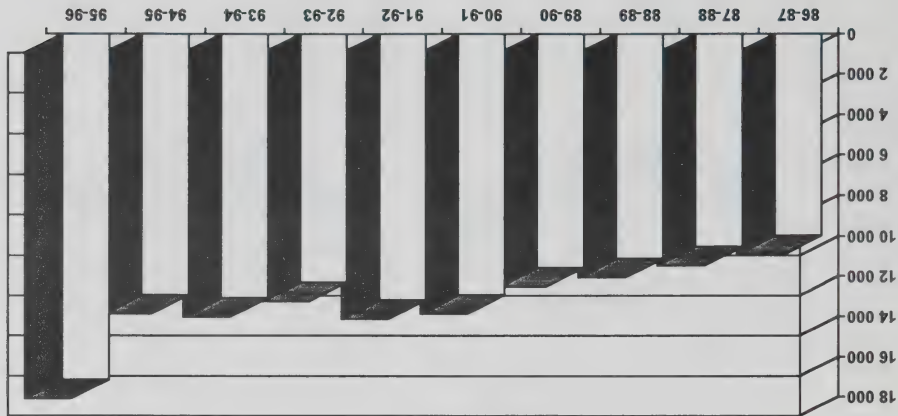
RECETTES BRUTES

Droits de quayage
 Droits d'amarrage
 Droits de port
 Loyers et permis
 Droits d'entreposage
 Autres

PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES DE 1986-1987 À 1995-1996 (000 \$)		
Exercice financier	Recettes brutes	% d'écart/année précédente
1986 - 1987	9 960	36,8 %
1987 - 1988	10 496	5,4 %
1988 - 1989	11 102	5,8 %
1989 - 1990	11 564	4,2 %
1990 - 1991	12 922	11,7 %
1991 - 1992	13 162	1,9 %
1992 - 1993	12 296	-6,6 %
1993 - 1994	13 074	6,3 %
1994 - 1995	12 922	-1,2 %
1995 - 1996	17 143	32,7 %

RECETTES BRUTES (000 \$)



TPSSGC pour le compte de Transports Canada.
et Services gouvernementaux Canada (TPSSGC) ainsi que les compensations d'impôt versées par
exclus les dépenses d'amortissement, des locaux et des services communs assurés par Travaux publics
caisse modifiée qui est conforme à la présentation des «Comptes publics». En sont expressément
Toutes les dépenses engagées en 1995-1996 ont été déclarées suivant une formule de comptabilité de
sans aucune installation terrestre ou sont uniquement des terrains appartenant à l'Etat.
de ses 549 emplacements. Ces emplacements sont simplement, dans certains cas, des sites désignés,
Transports Canada a touché en 1995-1996 des recettes ou engagé des dépenses dans près de la moitié

Conventions comptables

Annexe 1	-	Etat consolidé des recettes brutes, de 1986-1987 à 1995-1996
Annexe 2	-	Etat consolidé des recettes brutes, par source principale

Liste des états financiers

Des 549 emplacements définis à l'intérieur du programme, 30 ports commerciaux importants ont rapporté 14,3 millions de dollars; soit 84 p. cent des recettes brutes. Les recettes d'un port constituent un bon indice de ses activités commerciales. Elles ne reflètent pas bien cependant toutes ses activités, étant donné que bien des ports sont surtout fréquentés par de petits bâtiments pour lesquels les exploitants paient des frais minimaux.

En 1995-1996, environ 240 maîtres de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans ses ports publics. En moyenne, on leur a versé pour l'année une commission de 6 774 \$. Les représentants qui ont sainement administré leur port au profit de leurs collectivités méritent tous nos remerciements.

Les recettes nettes du programme de 1995-1996 se chiffraient à 15,5 millions de dollars, ce qui représente 49 p. cent des dépenses de fonctionnement et d'exploitation et 36 p. cent des dépenses brutes. Aux termes des dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les maîtres de port et les gardiens de quai touchent une commission, dont le taux est préalablement fixé sur les recettes des tarifs provenant de leur port respectif. Les fonds résiduels deviennent des crédits à valoir pour les dépenses de fonctionnement et d'exploitation.

* En 1995-96, le gouvernement de Terre-Neuve a reçu une contribution de 10 millions de dollars

RECETTES	
Recettes brutes Commissions, C.A.C. et R.P.C.	(17 143) \$ 1 626
Recettes nettes	(15 517) \$
Dépenses nettes totales	
*Subventions et contributions	27 717 \$ 10 000 \$
DÉPENSES	
Fonctionnement et exploitation Dépenses en immobilisations	31 932 \$ 11 302
Dépenses brutes	43 234 \$

Le total des dépenses et recettes de 1995-1996 s'établit comme suit (en milliers de dollars) :

EXAMEN FINANCIER

Aucune remise n'a été approuvée aux termes de cet article pour l'année 1995-1996.

ministre au Parlement».

que : «Toute remise s'élevant à au moins mille dollars doit être déclarée dans le rapport annuel du autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil». Le paragraphe (3) stipule autres frais et des intérêts correspondants, il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou L'article 14(1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* stipule que : «Sous réserve

ÉTAT DES REMISES POUR 1995-1996

II

Redevances d'usager

Les droits imposés aux usagers aux termes de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* sont fondés sur les usages commerciaux. Ils incluent les principaux types de redevance ci-après :

- qui sont imposés à un navire et qui diffèrent selon sa taille et sa destination précédente.

Les droits d'amarrage

- qui sont imposés à un navire pour l'occupation d'un poste dans un port. Ces frais varient selon la taille du navire et la durée de son séjour.

Les droits de «quayage»

- qui sont imposés pour la manutention d'une cargaison sur un quai public. Ces frais, établis en fonction du type de cargaison, sont calculés selon un taux par tonne ou mètre cube.

Les droits d'entreposage

- qui sont imposés en contrepartie de l'utilisation de hangars ou de locaux disponibles pour l'assemblage ou la distribution de marchandises. Ces frais sont fonction de l'espace occupé et de la durée d'utilisation.

Les droits de location

- qui sont ordinairement basés sur la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie un barème des tarifs qui indique tous les droits exigibles, à l'exception des droits de location. Les taux prévus par ces tarifs sont approuvés par décret du gouverneur en conseil.

Lorsque Transports Canada doit apporter des améliorations qui bénéficient surtout à un usager principal, ces tarifs sont soit majorés, soit remplacés aux termes de contrats négociés dont l'objet est d'accroître le taux global de recouvrement des coûts de l'investissement. Toutes les recettes, à l'exclusion des commissions payées aux maîtres de port et aux gardiens de quai, deviennent des crédits à valoir pour les dépenses de fonctionnement et d'exploitation.

L'administration du programme est assurée par Transports Canada à partir de six bureaux régionaux et sa coordination globale, par une unité de l'administration centrale, à Ottawa, la Direction des havres et ports.

Les méthodes locales d'administration portuaire sont adaptées à la complexité des opérations de chacune des installations. Les ports les plus actifs, qui sont en petit nombre, sont dirigés par des fonctionnaires à plein temps qui sont directeurs de port ou gestionnaires de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté au niveau local par des agents rémunérés à l'acte qui touchent leur commission correspondant à un pourcentage des redevances d'usager. Ces représentants, connus sous le nom de maîtres de port et de gardiens de quai, sont nommés par le ministre des Transports et prennent une part aussi active dans les activités portuaires que l'exige le niveau de trafic.

Administration du programme

- ◆ contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce international, et d'objectifs socio-économiques d'ordre national, régional et local;
 - ◆ être efficient;
 - ◆ assurer aux usagers des ports des services de transport accessibles et équitables; et
 - ◆ coordonner les opérations avec d'autres activités maritimes et avec celles des réseaux de transport aérien et de surface.
- Les ports administrés directement par Transports Canada sont liés d'une part à ceux de Ports Canada et d'autre part aux Commissions portuaires, et ont en commun les mêmes objectifs. Tous visent à établir un réseau portuaire qui présente les qualités suivantes :

Objectifs du programme

Du fait que la majorité des ports publics ne rapportent pas assez de recettes pour couvrir l'ensemble des coûts d'immobilisations, d'exploitation et d'administration, ils sont en grande partie financés au moyen de crédits votés par le Parlement.

Qu'un port ait pour vocation de desservir une collectivité isolée ou d'apporter son appui à plusieurs grandes industries, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à des fonctions telles l'application des règlements visant l'utilisation des installations, la surveillance des opérations portuaires et la perception des redevances d'usager. Certains services, comme la manutention des marchandises, sont assurés dans les ports mêmes par le secteur privé.

À d'autres endroits, les ports publics ont pour vocation d'assurer le transport efficace de produits en vrac dont la valeur financière par unité de volume ou de poids est peu élevée, tels les concentrés de minerais, le bois à pâte et les céréales, entre autres.

Dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement.

Article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (L.R., ch. P-29)

Le présent rapport, qui a été rédigé afin de satisfaire à l'exigence susmentionnée, inclut uniquement les ports et installations portuaires publics administrés aux termes de la Loi; il exclut les ports de la Société canadienne des ports, ceux des sociétés de port locales et ceux administrés sous forme de Commissions portuaires. Ces ports sont régis par d'autres lois et doivent satisfaire à d'autres exigences pour ce qui est de la production de rapports.

Aperçu du programme

La Loi sur les ports et installations portuaires publics confie au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames qui sont la propriété du Canada et qui ne relèvent pas d'un autre ministère. Par conséquent, au cours de l'année financière 1995-1996, Transports Canada a entrete nu, administré et aménagé des ports et installations portuaires publics dans 549 emplacements au Canada servant principalement au transport commercial.

Ce transport commercial comprend les navires qui transportent des produits, des biens ou des passagers, et exclut généralement les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance qui sont placés sous la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans. Les services de traversiers en sont aussi exclus ordinairement. Transports Canada administre toutefois certains ports qui profitent à l'industrie de la pêche, à la navigation de plaisance et aux activités des traversiers, dans les cas où il est économiquement avantageux pour plusieurs types d'utilisateurs de partager les mêmes installations.

Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient beaucoup. Leur rôle dans les régions isolées, où il n'y a aucun lien ferroviaire ou routier et où le coût du transport aérien peut être élevé, consiste à assurer aux collectivités qui s'y trouvent le réseau de communication indispensable à l'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires essentielles et le transport des passagers.

DESCRIPTION DU PROGRAMME

AVANT-PROPOS

C'est avec plaisir que je présente au Parlement le treizième rapport annuel concernant les ports et les installations portuaires publics du Canada, conformément à l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* (SRC 1985).

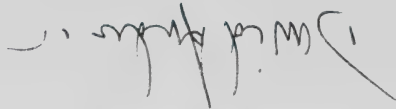
Le réseau portuaire public, dont la priorité est de contribuer à la sûreté et à l'efficacité des mouvements de navires et du transbordement des cargaisons, constitue aussi un important outil de développement économique régional. Vingt pour cent des marchandises transportées par voie d'eau au Canada transitent par les ports publics. Les ports locaux sont eux aussi vitaux pour de nombreuses collectivités.

La responsabilité de l'administration et de l'exploitation générales des ports publics incombe à la Direction des havres et ports du ministère des Transports. Leur administration au niveau local est assurée par des agents rémunérés à l'acte. Les maîtres de port et gardiens de quai y rendent de précieux services, et je profite de cette occasion pour exprimer ma reconnaissance à tous les représentants rémunérés à l'acte et aux autres membres dévoués du personnel de nos ports qui rendent une saine administration des installations au profit de la collectivité.

Grâce à la nouvelle politique maritime nationale présentée en décembre 1995 et au projet de Loi maritime du Canada déposé au Parlement en juin 1996, l'importance des ports du Canada dans l'intérêt national est apparue clairement à tous les Canadiens et Canadiennes. La politique maritime nationale a été conçue de façon à ce qu'elle procure aux Canadiens et Canadiennes un système portuaire qui satisfasse à leurs besoins et qui soit d'un prix abordable. Je suis sûr qu'au terme de cette phase transitoire, ce but sera atteint.

J'espère que le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier la valeur des ports et des installations portuaires publics administrés conformément à la Loi.

Le ministre des Transports



David Anderson

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996
N° de cat. T36-1/1-1996
ISBN 0-662-62152-2



TABLe DES MATIÈRES

Avant-propos.....	1
I Description du programme.....	3
Contexte.....	3
Aperçu du programme.....	3
Opérations portuaires.....	3
Objectifs du programme.....	4
Administration du programme.....	4
Redevances d'usager.....	5
II Etat des remises pour 1995-1996.....	7
III Examen financier.....	9
Liste des états financiers.....	10
Conventions comptables.....	10



1995 - 1996
Rapport
Annuel
sur les
Opérations
Financières



HAVRES
ET PORTS



Transport
Canada
Programs and
Divestiture

Transports
Canada
Programmes
et cessions

Government
Publications

CA1
T60
P73

PORT PROGRAMS AND DIVESTITURE



ANNUAL REPORT ON THE FINANCIAL OPERATIONS
OF CANADA'S PUBLIC HARBOURS AND PORTS

anadä

1996/1997

TP 6165

TABLE OF CONTENTS



FOREWORD	3
-----------------------	----------

I

PROGRAM DESCRIPTION	5
----------------------------------	----------

Background	5
Program Overview	5
Port Operations	6
Program Objectives	6
Program Administration	7
User Fees	7

II

DIVESTITURE ACTIVITIES.....	8
------------------------------------	----------

The National Marine Policy	8
The Port Divestiture Fund	8
Progress to Date	9
Other Considerations	9
Inventory of Deproclaimed Sites	10
Inventory of Divested Sites	11

III

STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1996-1997 ...	12
--	-----------

IV

FINANCIAL REVIEW	13
-------------------------------	-----------

Listing of Financial Statements	14
Accounting Conventions	14

Catalogue # T36-1/1-1997

ISBN 0-662-63263-X

FOREWORD

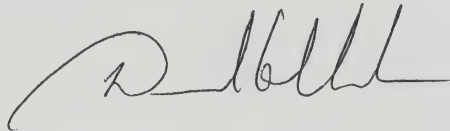
I am pleased to submit to Parliament this fourteenth Annual Report of Canada's Public Harbours and Port Facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system in Canada, which supports the safe and efficient movement of vessels and the transfer of cargo, makes a significant contribution to continuing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through local public ports which are a vital element in many communities across the country.

While the responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate, day-to-day administration at the local level is generally provided by harbour masters and wharfingers. These fee-of-office appointees provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all dedicated port personnel who provide sound administration for the benefit of so many Canadian communities.

With the National Marine Policy introduced in December 1995, the importance of Canada's ports to the national interest was made clear to all Canadians. The National Marine Policy was designed to ensure that Canadians have the port system that meets their needs and is affordable. I am certain that, at the end of the transition process, this goal will be achieved.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports administered under the Act.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Collenette', with a large, sweeping initial 'D'.

David M. Collenette

Minister of Transport

PROGRAM DESCRIPTION

Background

The Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after the Minister completes the report.

Section 26 of the Public Harbours and Port Facilities Act (R.S., c. P-29)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the Act. It excludes ports of the Canada Ports Corporation, Local Port Corporations and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns to the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another minister. Consequently, during fiscal year 1996-1997, Transport Canada maintained, administered and developed public port facilities and public harbours at the 248 sites that remain the responsibility of the Department.

Work done at these sites by Transport Canada primarily assists commercial transportation which, in this case, includes vessels that transport commodities, goods or passengers. Fishing and recreational activities, which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans, and ferry services are usually excluded. However, Transport Canada does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where no rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and foodstuffs and for passenger service.

In other localities, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations, and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are also funded by Parliamentary appropriation.

Program Objectives

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, Ports Canada and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Program Administration

The program is administered by Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate, in cooperation with regional offices located in St. John's, Nfld, Dartmouth, N.S., Québec City, Que., Sarnia, Ont., and Vancouver, B.C.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. A small number of the most active sites are supervised by full-time public servants who serve as port or area managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active as traffic demands.

User Fees

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act*, according to trade practice. Typical charges include:

Harbour dues	A charge assessed against a vessel according to its size and registry .
Berthage	A charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.
Wharfage	A charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type, with a rate per tonne or cubic metre.
Storage	A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.
Letting	A rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by the Governor in Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. All revenues, excluding commissions paid to harbour masters and wharfingers, are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

II

DIVESTITURE ACTIVITIES

The National Marine Policy

The National Marine Policy, introduced in December 1995, outlined the intent of the Government of Canada to rationalize the Canadian transportation system. One initiative within this policy framework is Port Divestiture which has seen 301 of the 549 ports operated by Transport Canada either deproclaimed, transferred to provincial, municipal or local interests across the country or demolished.

In each region notice was given of Transport Canada's intent to divest itself of regional/local port operations. This was followed by general information meetings to inform the public and port users of the details involved at each facility.

Groups showing interest in a given port signed a Letter of Intent and a Disclosure of Information Agreement with Transport Canada. Regional Divestiture Teams have undertaken the task of completing background documentation such as site appraisals, environmental baseline studies and title searches.

If no interest is shown in a negotiated transfer of a facility, then the port will be offered for tender. If there is still no interest shown, a decision will then be made concerning the future need for the facility.

The Port Divestiture Fund

The divestiture initiative is being facilitated with a six year, \$125 million, Port Divestiture Fund which is intended to ease the transfer process by reducing the initial economic impact of port transfers.

This fund is being used, for example, to provide assistance in bringing existing port property up to minimum safety or operating standards or to make a lump-sum payment to facilitate the take-over of a port. In addition, the Divestiture Fund may cover a portion of costs incurred by the new owner or operator in complying with regulatory or insurance requirements or in reducing potential liability. Finally, this fund may assist local groups, communities or other interests in taking over a collection of ports and to achieve cost savings by rationalizing infrastructure.

Progress to Date

March 1996 saw the transfer of 12 ports to the Newfoundland government. One year later, in March 1997, another 16 ports were transferred to the Newfoundland government and two ports, North Head and Wallace Cove were transferred to the Province of New Brunswick.

In June 1996, Transport Canada terminated, by Order in Council, the application of the *Public Harbours and Port Facilities Act* at 199 public harbours which, for the most part, had no commercial traffic and were unused.

The Department has transferred 61 ports to the Department of Fisheries and Oceans, 59 in 1995-96 and two in 1996-97.

At the time of writing, ten public ports have been divested to local interests and one facility has been demolished.

As of March 31, 1997, a total of 301 of the 549 Port Programs and Divestiture ports across Canada had been transferred, deproclaimed or demolished.

Other Considerations

The Government of Canada will continue to operate a limited number of remote ports unless other levels of government or local interests express a willingness to acquire these facilities. Operating economies will continue to be sought where possible.

As a part of the National Marine Policy a proposal was made to incorporate the *Public Harbours and Port Facilities Act* into the new *Canada Marine Act*. This new Act did not receive approval prior to the dissolution of Parliament in April 1997.

March 31, 1997

Inventory of Deproclaimed Sites*

ABBOTS HARBOUR, N.S.
 ADVOCATE HARBOUR, N.S.
 ALMA, N.B.
 ANSE-A-GASCON, Que.
 APPLE RIVER, N.S.
 ARICHAT, N.S.
 ASPOTOGAN, N.S.
 BARRINGTON, N.S.
 BAY FORTUNE, P.E.I.
 BAY ST. LAWRENCE, N.S.
 BAYFIELD, N.S.
 BEAR RIVER, N.S.
 BEAVER HARBOUR, N.S.
 BELLE RIVER, P.E.I.
 BERSIMIS, Que.
 BIC, Que.
 BIG BRAS D'OR, N.S.
 BIG HARBOUR, N.S.
 BIG POND, N.S.
 BONAVENTURE, Que.
 BONAVISTA, Nfld.
 BROCKVILLE, Ont.
 BRUDENELL, P.E.I.
 BUCTOUCHE, N.B.
 BYNG INLET, Ont.
 CALEDONIA, Ont.
 CAMPBELLTON, N.B.
 CAMPOBELLO, N.B.
 CAPE BALD, N.B.
 CAPE CANSO, N.S.
 CAPE COVE, Que.
 CAPE NEGRO, N.S.
 CAPE TORMENTINE, N.B.
 CAPLAN, Que.
 CARAQUET, N.B.
 CARDIGAN, P.E.I.
 CASCUMPEC, P.E.I.
 CHÉTICAMP, N.S.
 CLARK'S HARBOUR, N.S.
 CLEMENTSPORT, N.S.
 COBOURG, Ont.
 COCAGNE, N.B.
 COLEMANS COVE, N.S.
 COMOX, B.C.
 COVE HEAD, P.E.I.
 COW BAY, N.S.
 CRAPAUD, P.E.I.
 DE LUTE, N.B.
 DEPARTURE BAY, B.C.
 D'ESCOUSE, N.S.
 DIPPER HARBOUR WEST, N.B.
 DORCHESTER, N.B.
 EAST BAY, N.S.
 EGMONT BAY, P.E.I.
 FAIRHAVEN, N.B.
 FOURCHU, N.S.
 FREDERICTON, N.B.
 FREEPORT, N.S.
 FRENCH RIVER, Ont.
 GABARUS, N.S.
 GLACE BAY, N.S.
 GRAND BANK, Nfld.
 GRAND RIVER, P.E.I.
 GRANDE ENTRÉE, Que.
 GRANDE RIVIÈRE, Que.
 GULL ROCK, N.B.
 GUYSBOROUGH, N.S.

HARVEY, N.B.
 HAVRE AUX MAISONS, Que.
 HERON CHANNEL, N.B.
 HILLSBOROUGH, N.B.
 HOT SPRINGS COVE, B.C.
 INGRAM RIVER, N.S.
 IQALUIT (beach), N.W.T.
 ISAACS HARBOUR, N.S.
 JEDDORE, N.S.
 KELLY COVE, N.S.
 KILLARNEY, Ont.
 L'ARDOISE, N.S.
 LETETE & BACK BAY & LETANG, N.B.
 LINGAN, N.S.
 LISCOMB, N.S.
 LITTLE BRAS D'OR, N.S.
 LITTLE CURRENT, Ont.
 LITTLE SHIPPEGAN & MISCOU GULLY, N.B.
 LOCKEPORT, N.S.
 MABOU, N.S.
 MAHONE BAY, N.S.
 MAIN-A-DIEU, N.S.
 MALBAIE, Que.
 MALPEQUE, P.E.I.
 MARGAREE, N.S.
 MARGARETSVILLE, N.S.
 MARIA, Que.
 MARIE JOSEPH, N.S.
 MCKINNS HARBOR, N.S.
 MCNAIRS COVE, N.S.
 MERIGOMISH, N.S.
 METEGHAN RIVER, N.S.
 METIS, Que.
 MIMINEGASH, P.E.I.
 MONCTON, N.B.
 MONTAGUE BRIDGE, P.E.I.
 MURRAY HARBOUR, P.E.I.
 MURRAY RIVER, P.E.I.
 MUSQUASH, N.B.
 MUSQUODOBOIT, N.S.
 NEILS HARBOUR, N.S.
 NEW CARLISLE, Que.
 NEW HAVEN, N.S.
 NEW LONDON, P.E.I.
 NEW RICHMOND, Que.
 NOEL, N.S.
 NORTHPORT, N.S.
 NORTHWEST COVE, N.S.
 NOUVELLE, Que.
 OAK BAY, Que.
 OCEAN FALLS, B.C.
 ORANGEDALE, N.S.
 PENETANGUISHENE BAY, Ont.
 PERCE, Que.
 PETIT-DE-GRAT, N.S.
 PETITE RIVIÈRE, N.S.
 PINETTE, P.E.I.
 PLASTER HARBOUR, N.S.
 POKEMOUCHE, N.B.
 PORT BURWELL, Ont.
 PORT DANIEL, Que.
 PORT DOVER, Ont.
 PORT ELGIN, N.B.
 PORT GEORGE, N.S.
 PORT GREVILLE, N.S.
 PORT HILL, P.E.I.
 PORT HOOD, N.S.

PORT HOPE, Ont.
 PORT LA TOUR, N.S.
 PORT LORNE, N.S.
 PORT MAITLAND, N.S.
 PORT MEDWAY, N.S.
 POWNAL, P.E.I.
 PUBNICO, N.S.
 RICHIBUCTO, N.B.
 RIVER BOURGEOIS, N.S.
 RIVER HEBERT, N.S.
 RIVER JOHN, N.S.
 RIVER OUELLE, Que.
 ROLLO BAY, P.E.I.
 RONDEAU, Ont.
 RUSTICO, P.E.I.
 SACKVILLE, N.B.
 SAMBRO, N.S.
 SAULT AU MOUTON, Que.
 SHEDIAC, N.B.
 SHEMAQUE, N.B.
 SHIP HARBOUR, N.S.
 SHIPPEGAN, N.B.
 SOUTH BAY INGNISH, N.S.
 SOUTH GRAND MANAN, N.B.
 SOUTHAMPTON, Ont.
 SPENCERS ISLAND, N.S.
 ST. JEAN SUR RICHELIEU, Que.
 ST. OMER, Que.
 ST. ANNS BAY, N.S.
 ST. ANNS HARBOUR, N.S.
 ST. GEORGE, N.B.
 ST. MARGARETS BAY, N.S.
 ST. MARTINS, N.B.
 ST. MARYS RIVER, N.S.
 ST. PETERS BAY, P.E.I.
 ST. PETER'S, N.S.
 ST. STEPHEN (THE LEDGE), N.B.
 ST-GODEFROI, Que.
 TANGIER, N.S.
 TASU, B.C.
 TATAMAGOUCHE, N.S.
 TENNYCAPE, N.S.
 TIDNISH, N.S.
 TIGNISH, P.E.I.
 TOR BAY, N.S.
 TRACADIE, N.B.
 TRACADIE, P.E.I.
 TRENTON, Ont.
 TRYON, P.E.I.
 TUSKET, N.S.
 VERNON RIVER, P.E.I.
 VICTORIA, Ont.
 WALLACE, N.S.
 WALLACEBURG, Ont.
 WATERSIDE, N.B.
 WEST ARICHAT, N.S.
 WEST ISLES, N.B.
 WEST RIVER, P.E.I.
 WESTPORT, N.S.
 WHITEHEAD, N.S.
 WHYCOCOMAGH, N.S.
 WINDSOR, N.S.
 WOLFVILLE, N.S.
 WOOD ISLANDS, P.E.I.
 WOODS HARBOUR, N.S.

* All the above sites were deproclaimed on June 20, 1996.

Port Programs and Divestiture

Inventory of Divested Sites

Aklavik, N.W.T.	François, Nfld.	Paulatuk, N.W.T.
Amherstburg, Ont.	Fulford Harbour, B.C.	Pelly Bay, N.W.T.
Arctic Bay, N.W.T.	Ganges, B.C.	Petite Forte, Nfld.
Arctic Red River, N.W.T.	Gaultois, Nfld.	Pond Inlet, N.W.T.
Arviat, N.W.T.	Gibsons, B.C.	Port Hope Simpson, Lab.
Baker Lake, N.W.T.	Gjoa Haven, N.W.T.	Port McNeil, B.C.
Bay Roberts, Nfld.	Goose Bay, Lab.	Postville, Lab.
Bella Coola, B.C.	Grand Bruit, Nfld.	Prince Rupert, B.C.
Black Tickle, Lab.	Grey River, Nfld.	Queen Charlotte, B.C.
Broughton Island, N.W.T.	Grise Fiord, N.W.T.	Ramea, Nfld.
Burgeo, Nfld.	Hall Beach, N.W.T.	Rankin Inlet, N.W.T.
Cambridge Bay, N.W.T.	Harbour Deep, Nfld.	Red Bay, Lab.
Cambridge Narrows, N.B.	Havre-Aubert, Que.	Rencontre East, Nfld.
Cape Dorset, N.W.T.	Hay River, N.W.T.	Repulse Bay, N.W.T.
Carmanville, Nfld.	Hermitage, Nfld.	Resolute, N.W.T.
Cartwright, Lab.	Holman Island, N.W.T.	Rigolet, Lab.
Charlottetown, Lab.	Hopedale, Lab.	Sachs Harbour, N.W.T.
Chesterfield Inlet, N.W.T.	Igloolik, N.W.T.	Sanikiluaq, N.W.T.
Clyde River, N.W.T.	Inuvik, N.W.T.	Shelburne, N.S.
Coppermine, N.W.T.	Iqaluit, N.W.T.	Springdale, Nfld.
Coral Harbour, N.W.T.	Jean Marie River, N.W.T.	St. Anthony, Nfld.
Davis Inlet, Lab.	Lake Harbour, N.W.T.	St. Barbe, Nfld.
Dayspring, N.S.	Lapointe, Nfld.	St. John's, Nfld.
English Harbour West, Nf.	Little Bay East, Nfld.	St. Lawrence, Nfld.
Fitzgerald, Alta.	Lotbinière, Que.	St. Lewis, Lab.
Fogo, Nfld.	Lund, B.C.	St-Augustin, Que.
Fort Franklin, N.W.T.	Makkovik, Lab.	Ste-Anne-des-Monts, Que.
Fort Good Hope, N.W.T.	Mary's Harbour, Lab.	Taloyoak, N.W.T.
Fort MacKay, Alta.	McCallum, Nfld.	Tuktoyaktuk, N.W.T.
Fort Norman, N.W.T.	Nain, Lab.	Wallace Cove, N.B.
Fort Providence, N.W.T.	Nanisivik, N.W.T.	Weymouth, N.S.
Fort Resolution, N.W.T.	Norman Wells, N.W.T.	Whale Cove, N.W.T.
Fort Simpson, N.W.T.	North Head, N.B.	Wrigley, N.W.T.
Fort Smith, N.W.T.	Pangnirtung, N.W.T.	Yellowknife, N.W.T.

These sites have been either transferred to other federal departments, provincial governments, municipal or community groups or, in the case of St-Augustin, Québec, demolished.



STATEMENT OF REMISSIONS FOR 1996-1997

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that “Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council.” Subsection (3) states that “A statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament.”

A substitution contract between Transport Canada and Sifto Canada Incorporated resulted in a remission of \$410,085.41.

IV

FINANCIAL REVIEW

1996-1997 total expenditures and revenues are shown below (\$000s):

EXPENDITURES

Operating and maintenance	\$26,821	
Capital	\$11,941	
Gross expenditures		\$38,762

REVENUE

Gross revenue	(\$20,303)	
Commissions, U.I.C. and C.P.P.	\$1,650	
Net revenue		(\$18,653)
Total Net Expenditures		\$20,109
Grants and Contributions		\$13,076

Net revenue for the program in 1996-1997 totaled \$18.7 million. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, harbour masters and wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

Additional revenues of \$539,029.10 were collected from the sale of a number of ports for the Consolidated Revenue Fund.

In 1996-1997, approximately 190 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was roughly \$8690. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 248 public port sites remaining with Transport Canada, 30 major commercial ports accounted for revenue of \$14.8 million or 73% of gross revenue. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft that use facilities but pay minimal fees.

The Port Divestiture Fund provided a \$13 million grant to the Province of New Brunswick for the transfer of facilities at North Head, on Grand Manan Island and Wallace Cove, on mainland New Brunswick. In addition, the Fund provided \$76,602 in contribution agreements, (\$1,500 to Bayside, N.B. and \$75,102 to the Strait of Canso Superport in Nova Scotia). The Port Transfer Fund has provided a total of \$6,446,000 in assistance to the divestiture initiative in areas such as Public Works and Government Services Canada (PWGSC) services, environmental analyses, legal and financial services.

Listing of Financial Statements

Schedule 1	Consolidated statement of gross revenues, from 1987-1988 to 1996-1997
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, by major type

Accounting Conventions

In 1996-1997, Transport Canada received revenue or made expenditures at many of the 248 sites which remain a Departmental responsibility. In some cases, these sites consist of only a public harbour with limited shore facilities, or simply a land interest.

All 1996-1997 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the “Public Accounts” presentation. Specifically excluded are the expenses of depreciation, accommodation, and common services provided by PWGSC as well as grants-in-lieu of taxes paid by PWGSC on Transport Canada’s behalf.

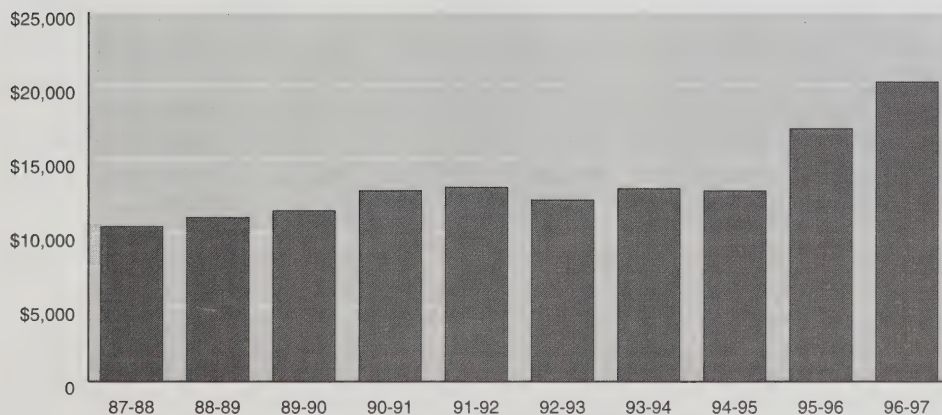
SCHEDULE 1

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES 1987-1988 TO 1996-1997 (\$000)

Fiscal Year	Gross Revenues	% Change over previous year
1987 - 1988	10,496	5.4 %
1988 - 1989	11,102	5.8 %
1989 - 1990	11,564	4.2 %
1990 - 1991	12,922	11.7 %
1991 - 1992	13,162	1.9 %
1992 - 1993	12,296	-6.6 %
1993 - 1994	13,074	6.3 %
1994 - 1995	12,922	-1.2 %
1995 - 1996	17,143	32.7 %
1996 - 1997	20,303	18.4 %

GROSS REVENUES (THOUSANDS OF DOLLARS)



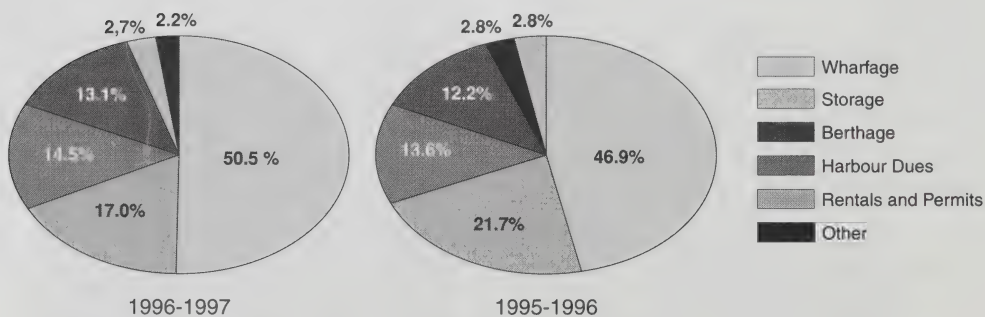
SCHEDULE 2

PUBLIC HARBOURS AND PORT FACILITIES

CONSOLIDATED STATEMENT OF GROSS REVENUES BY MAJOR TYPE (\$000)

Type of Revenue	1996-1997	1995-1996	%Change over previous year	1996-1997 Distribution	1995-1996 Distribution
Wharfage	10,245	8,034	27.5 %	50.5%	46.9 %
Storage	553	474	16.7 %	2.7%	2.8 %
Berthage	2,666	2,102	26.8 %	13.1%	12.2 %
Harbour Dues	2,941	2,339	25.7 %	14.5%	13.6 %
Rentals & Permits	3,447	3,716	-7.2 %	17.0%	21.7 %
Other	451	478	-5.6 %	2.2%	2.8 %
TOTAL	20,303	17,143	18.4 %	100%	100 %

GROSS REVENUE BY MAJOR TYPE

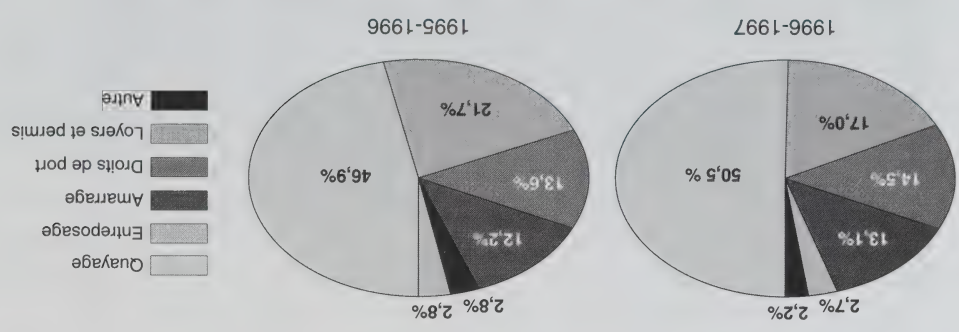


ANNEXE 2 PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES PAR TYPE PRINCIPAL
(EN MILLIERS DE DOLLARS)

Type de recettes	1996-1997	1995-1996	Changement par rapport à l'année précédente	Répartition 1996-1997	Répartition 1995-1996
Quayage	10 245	8 034	27,5 %	50,5 %	46,9 %
Entreposage	553	474	16,7 %	2,7 %	2,8 %
Amarrage	2 666	2 102	26,8 %	13,1 %	12,2 %
Droits de port	2 941	2 339	25,7 %	14,5 %	13,6 %
Loyers et permis	3 447	3 716	-7,2 %	17,0 %	21,7 %
Autre	451	478	-5,6 %	2,2 %	2,8 %
TOTAL	20 303	17 143	18,4 %	100 %	100 %

RECETTES BRUTES PAR TYPE PRINCIPAL



ANNEXE 1

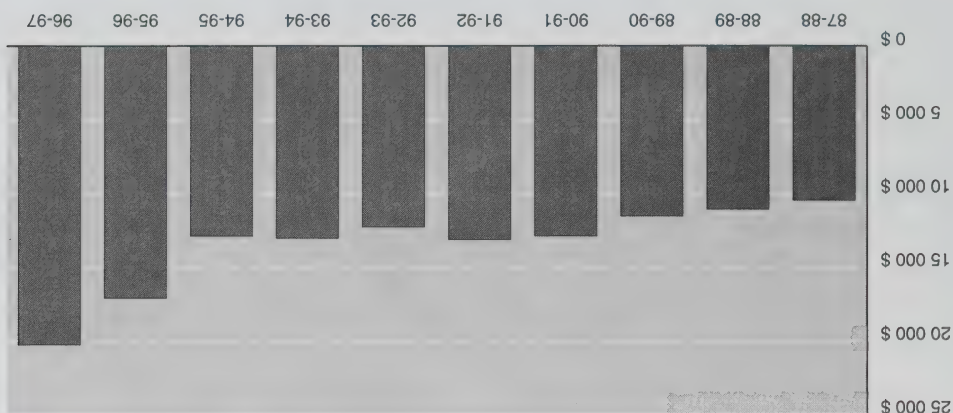
PORTS ET INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLICS

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RECETTES BRUTES 1987-1988 À 1996-1997 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

Exercice	Recettes brutes	Changement par rapport à l'année précédente
----------	-----------------	--

1987 - 1988	10 496	5,4 %
1988 - 1989	11 102	5,8 %
1989 - 1990	11 564	4,2 %
1990 - 1991	12 922	11,7 %
1991 - 1992	13 162	1,9 %
1992 - 1993	12 296	-6,6 %
1993 - 1994	13 074	6,3 %
1994 - 1995	12 922	-1,2 %
1995 - 1996	17 143	32,7 %
1996 - 1997	20 303	18,4 %

RECETTES BRUTES (EN MILLIERS DE DOLLARS)



En 1996-1997, environ 190 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Dans le cas de ces personnes nommées à leur poste et recevant des commissions, la rémunération annuelle moyenne était d'environ 8 690 \$. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales.

Parmi les 248 ports publics qui restent à Transports Canada, 30 ports commerciaux importants ont généré des recettes de 14,8 millions de dollars, soit 73 % des recettes brutes. Les recettes propres à un port fournissent un bon indicateur du niveau d'activité commerciale qu'on y retrouve. Elles sous-estiment cependant l'importance du niveau de l'activité portuaire totale, puisque bon nombre de ports sont desservis par un nombre élevé de petits navires qui, bien qu'ils utilisent les installations, ne paient que des droits minimaux.

Une subvention de 13 millions de dollars parvenant du Fonds de cession des ports, a été versée à la province du Nouveau-Brunswick pour le transfert des installations de North Head, sur l'île de Grand Manan et de Wallace Cove, au Nouveau-Brunswick. De plus, un montant de 76 602 \$, provenant de ce Fonds, a été versé en accords de contribution (1 500 \$ à Bayside, au N.-B. et 75 102 \$ au Superport du détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse). Un total de 6 440 000 \$, parvenant du Fonds de cession des ports, a été versé à titre d'aide à l'initiative de cession dans des domaines tels que des services de Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC), des analyses environnementales ainsi que des services juridiques et financiers.

Liste des états financiers

Annexe 1	Etat consolidé des recettes brutes, de 1987-1988 à 1996-1997
Annexe 2	Etat consolidé des recettes brutes, par principal type.

Postulats, normes et conventions comptables

En 1996-1997, Transports Canada a reçu des recettes ou fait des dépenses à bon nombre des 248 sites qui demeurent la responsabilité du Ministère. Dans certains cas, le site n'est qu'un port public doté d'installations côtières restreintes, ou tout simplement un terrain.

Le compte-rendu de toutes les dépenses de l'exercice 1996-1997 utilise la comptabilité de caisse modifiée en accord avec la présentation «Comptes publics». Le compte-rendu exclut expressément les frais d'amortissement et d'hébergement ainsi que les services courants fournis par TPSGC, de même que les subventions tenant lieu de taxes payées par TPSGC au nom de Transports Canada.

IV

EXAMEN FINANCIER

On trouvera ci-après les dépenses et les recettes totales pour l'exercice 1996-1997 (en milliers de dollars).

DÉPENSES	
Exploitation et entretien	26 821 \$
Immobilisations	11 941 \$
Dépenses brutes	38 762 \$
RECETTES	
Recettes brutes	(20 303\$)
Commissions, C.A.C. et R.P.C.	1 650 \$

Recettes nettes	(18 653 \$)
Total des dépenses nettes	20 109 \$
Subventions et contributions	13 076 \$

Les recettes nettes du programme en 1996-1997 ont été de 18,7 millions de dollars. En vertu des modalités de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

Des recettes additionnelles de 539 029,10 \$ proviennent de la vente d'un certain nombre de ports et ont été versées au Trésor.

III

ÉTAT DES REMISES POUR 1996-1997

L'article 14 (1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* mentionne que «Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil». Le paragraphe (3) mentionne que «Toute remise s'élevant à au moins mille dollars doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement».

La signature d'un contrat de remplacement entre Transports Canada et Sifto Canada Incorporated a donné lieu à une remise de 410 085,41 \$.

Inventaires des sites cédés

Aklavik, T.N.-O.	Fullford Harbour, C.-B.	Paulatuk, T.N.-O.
Amherstburg, Ont.	Ganges, C.-B.	Petite Forte, T.-N.
Arctic Bay, T.N.-O.	Gaulois, T.-N.	Pond Inlet, T.N.-O.
Arctic Red River, T.N.-O.	Gibsons, C.-B.	Port Hope Simpson, Lab.
Arviat, T.N.-O.	Gjoa Haven, T.N.-O.	Port McNeil, C.-B.
Baie Cambridge, T.N.-O.	Goose Bay, Lab.	Postville, Lab.
Baie Pelly, T.N.-O.	Grand Bruit, T.-N.	Prince Rupert, C.-B.
Baie Repulse, T.N.-O.	Grey River, T.-N.	Queen Charlotte, C.-B.
Bay Roberts, T.-N.	Griše Fiord, T.N.-O.	Ramea, T.-N.
Bella Coola, C.-B.	Hall Beach, T.N.-O.	Rankin Inlet, T.N.-O.
Black Tickle, Lab.	Harbour Deep, T.-N.	Red Bay, Lab.
Burgeo, T.-N.	Havre-Aubert, Qc	Rencontre East, T.-N.
Cambridge Narrows, N.-B.	Hay River, T.N.-O.	Resolute, T.N.-O.
Cap Dorset, T.N.-O.	Hermitage, T.-N.	Rigole, Lab.
Carmanville, T.-N.	Holman Island, T.N.-O.	Rivière Clyde, T.N.-O.
Cartwright, Lab.	Hopedale, Lab.	Rivière Jean Marie, T.N.-O.
Charlottetown, Lab.	Iglouik, T.N.-O.	Sachs Harbour, T.N.-O.
Chesterfield Inlet, T.N.-O.	Ile Broughton, T.N.-O.	Saint-Augustin, Qc
Coppermine, T.N.-O.	Inuvik, T.N.-O.	Saint-Jean, T.-N.
Coral Harbour, T.N.-O.	Iqaluit, T.N.-O.	Sanikiluaq, T.N.-O.
Davis Inlet, Lab.	Lac Baker, T.N.-O.	Shelburne, N.-É.
Dayspring, N.-É.	Lake Harbour, T.N.-O.	Springdale, T.-N.
English Harbour West, T.-N.	Lapointe, T.-N.	St. Anthony, T.-N.
Fitzgerald, Alta.	Little Bay East, T.-N.	St. Barbe, T.-N.
Fogo, T.-N.	Lotbinière, Qc	St. Lawrence, T.-N.
Fort Franklin, T.N.-O.	Lund, C.-B.	St. Lewis, Lab.
Fort Good Hope, T.N.-O.	Makkovik, Lab.	Ste-Anne-des-Monts, Qc
Fort MacKay, Alta.	Mary's Harbour, Lab.	Taloyoak, T.N.-O.
Fort Norman, T.N.-O.	McCallum, T.-N.	Tuktoyaktuk, T.N.-O.
Fort Providence, T.N.-O.	Nain, Lab.	Wallace Cove, N.-B.
Fort Resolution, T.N.-O.	Nanisivik, T.N.-O.	Weymouth, N.-É.
Fort Simpson, T.N.-O.	Norman Wells, T.N.-O.	Whale Cove, T.N.-O.
Fort Smith, T.N.-O.	North Head, N.-B.	Wrigley, T.N.-O.
François, T.-N.	Pangnirtung, T.N.-O.	Yellowknife, T.N.-O.

Ces sites ont été transférés au gouvernement provincial ou à un groupe municipal ou local; dans le cas de Saint-Augustin, au Québec, les installations ont été démolies.

Transferts réalisés

En mars 1996, 12 sites ont été transférés au gouvernement de Terre-Neuve. Un an plus tard, en mars 1997, 16 autres sites ont été transférés au même gouvernement et deux sites, North Head et Wallace Cove, ont été transférés à la province du Nouveau-Brunswick.

En juin 1996, Transports Canada a, par décret, soustrait à l'application de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* 199 ports publics qui étaient, dans la plupart des cas, inutilisés et où il n'y avait aucun trafic commercial.

Le Ministère a transféré 59 sites au ministère des Pêches et des Océans en 1995-1996 et deux autres en 1996-1997.

Au moment de la rédaction du présent rapport, dix ports publics ont été cédés à des intérêts locaux et une installation a été démolie.

En date du 31 mars 1997, 301 des 549 installations sous la responsabilité de Programmes portuaires et cession partout au Canada avaient été transférées, déclassées ou démolies.

Autres considérations

Le gouvernement du Canada continuera d'exploiter un nombre restreint de ports éloignés, à moins que d'autres paliers de gouvernement ou intérêts locaux se montrent prêts à acquérir les installations en question. On continuera de chercher à réduire les coûts d'exploitation partout où il sera possible d'y parvenir.

Dans le cadre de la Politique maritime nationale, on a proposé d'incorporer la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* dans la nouvelle *Loi maritime du Canada*. Cette dernière n'a pas été approuvée avant la dissolution du Parlement en avril 1997.

Le 31 mars 1997

ACTIVITÉS DE CESSIION

II

La Politique maritime nationale

La Politique maritime nationale de 1995 expose les grandes lignes de l'intention du gouvernement du Canada de rationaliser le réseau de transport canadien. La cession de ports est l'une des initiatives réalisées dans le cadre de cette politique; 301 des 549 ports exploités par Transports Canada à travers le pays ont été, soit transférés à des intérêts provinciaux, municipaux ou locaux, ou démolis ou encore soustraits à l'application de la *Loi sur les ports et installations publics*.

Dans chaque région, Transports Canada a fait part de son intention de se départir de l'exploitation de ports régionaux ou locaux. Le Ministère a ensuite tenu des réunions d'information générale visant à renseigner le public et les usagers des ports sur les détails propres à chaque installation.

Les groupes manifestant de l'intérêt pour un port donné ont signé une déclaration d'intention et une entente sur la divulgation des renseignements avec Transports Canada. Des équipes régionales de cession ont ensuite entrepris la tâche de préparer les documents préliminaires requis tels que les évaluations de sites, les études de base environnementales et les recherches de titres.

Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert de gré à gré d'une installation, le port est offert au public par l'intermédiaire d'un appel d'offres. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, le Ministère prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation.

Fonds de cession

La cession est facilitée par un fonds de 125 millions de dollars étalé sur six ans et destiné à rendre le processus plus aisé en réduisant l'incidence économique initiale des transferts.

Ce fonds sert par exemple à rendre les propriétés portuaires actuelles conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation, ou à faire un paiement forfaitaire qui facilitera la prise de contrôle d'un port. En outre, le Fonds de cession peut couvrir une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou exploitant pour se rendre conforme aux exigences réglementaires ou en matière d'assurances, ou pour réduire sa responsabilité potentielle. Enfin, le Fonds peut aider les groupes, les collectivités ou les autres intérêts locaux à prendre le contrôle d'une collection de ports et à réaliser des économies de coûts en rationalisant l'infrastructure.

Administration du programme

Le programme est administré par le groupe Programmes portuaires et cession de Transports Canada, en coopération avec les bureaux régionaux situés à St. John's, T.-N., Dartmouth, N.-É., Québec, Qc, Sarnia, Ont. et Vancouver, C.-B.

L'administration d'un port local varie selon la complexité des opérations locales. Un petit nombre de sites les plus actifs sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein qui agissent comme gestionnaires de port ou de secteur. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des usagers du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont fonction des exigences du trafic local.

Droits afférents à l'usage

Les droits afférents à l'usage sont établis en vertu de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics*, selon la pratique commerciale. Parmi les droits types, on retrouve les :

Droits de port	Droits établis d'après la taille et l'immatriculation du navire.
Droits d'amarrage	Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.
Droits de quaiage	Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont fonction du type de cargaison et établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.
Droits d'entreposage	Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.
Frais de location	Loyer, habituellement fonction de la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie la liste des droits relatifs à tous les frais, à l'exception des frais de location. Les droits sont approuvés par le gouverneur en conseil.

Quand Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un usager important, le Ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats de gré à gré visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations. Toutes les recettes, sauf les commissions payées aux directeurs de port et aux gardiens de quai, sont portées en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient énormément. Dans les régions isolées, là où il n'existe aucun lien ferroviaire ou routier et où le coût du transport aérien s'avère prohibitif, ces ports fournissent le lien de transport de base qui permet l'approvisionnement en marchandises et en denrées essentielles ainsi que le transport de passagers.

Dans d'autres localités, le port peut permettre le transport efficace de produits en vrac dont la valeur par unité de volume de cargaison ou de poids est relativement faible, tels que les concentrés de minéral, le bois à pâte et les céréales.

Qu'il s'agisse pour le port d'appuyer une collectivité isolée ou plusieurs industries importantes, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à voir à l'application des règlements relatifs à l'utilisation des installations, à superviser les opérations portuaires et à percevoir les droits afférents à l'usage. Les services tels que la manutention des cargaisons sont fournis par le secteur privé.

Comme les recettes de la plupart des ports publics ne suffisent pas à défrayer les coûts des immobilisations, d'exploitation et administratifs, ceux-ci sont également financés par des crédits parlementaires.

Objectifs du programme

Les ports administrés directement par Transports Canada sont liés à la Société canadienne des ports et aux commissions portuaires, et ils en partagent les objectifs. Tous collaborent à la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international, de même qu'à celle des objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- est efficace;
- fournit aux usagers des services de transport accessibles et équitables; et
- est coordonné avec les autres activités maritimes ainsi que les réseaux de transport de surface et aérien.

DESCRIPTION DU PROGRAMME

I

Renseignements généraux

Dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement.

Article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (L.R. 1985, ch. P-29)

Le présent rapport, qui a été préparé dans le but de satisfaire à l'exigence mentionnée ci-dessus, ne traite que des ports et installations portuaires publics administrés en vertu de la Loi. Sont exclus les ports de la Société canadienne des ports, les sociétés de ports locales et les ports administrés en tant que commission portuaire. Ces ports sont régis par d'autres lois et soumis à d'autres exigences en matière de production de rapports.

Apérçu du programme

La Loi sur les ports et installations portuaires publics attribue au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames dont le Canada est propriétaire et qui ne sont pas sous la responsabilité d'un autre ministre. En conséquence, durant l'exercice 1996-1997, Transports Canada a vu à l'entretien et à l'administration d'installations portuaires et de ports publics aux 248 sites dont le Ministère est responsable.

Les travaux exécutés à ces sites par Transports Canada visent surtout à aider le transport commercial qui, dans le cas présent, inclut les navires qui transportent des produits, des marchandises ou des passagers. Les activités de pêche et les activités récréatives, qui font partie du mandat du ministère des Pêches et des Océans, et les services de traversier sont habituellement exclus. Cependant, Transports Canada administre un certain nombre de ports qui soutiennent des activités de pêche, récréatives ou de traversiers aux endroits où il s'avère économique de faire partager les installations par plusieurs types d'utilisateurs.

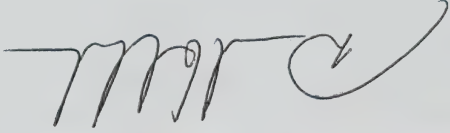
J'ai l'honneur de déposer devant le Parlement le quatorzième rapport annuel concernant les ports et installations portuaires publiques du Canada. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* (L.R.C. 1985).

Le réseau portuaire public du Canada, qui appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et du transfert des cargaisons, contribue de façon importante au maintien de la croissance économique dans les régions. Vingt pour cent des marchandises transportées par bateau au Canada passent par les ports publics locaux, dont l'importance est vitale pour de nombreuses collectivités au pays.

Bien qu'il incombe au groupe Programmes portuaires et cession de Transports Canada d'assurer l'administration et l'exploitation générales de nos ports publics, ce sont habituellement les directeurs de port et les gardiens de quai qui voient à l'administration journalière au niveau local. Ces personnes nommées et rémunérées à l'acte fournissent un service précieux, et j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tout le personnel portuaire dévoué qui assure la bonne administration des installations au profit d'un si grand nombre de collectivités canadiennes.

L'introduction de la Politique maritime nationale en décembre 1995 a révélé à tous les Canadiens l'importance des ports du Canada pour l'intérêt national. Cette politique vise à garantir aux Canadiens un système portuaire qui satisfait leurs besoins à un coût abordable. Je suis certain que nous aurons atteint cet objectif à la fin du processus de transition en cours.

J'espère que l'information contenue dans le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier les havres et les ports publics administrés en vertu de la Loi.



David M. Collenette

Le ministre des Transports

Catalogue # T36-1/1-1997
ISBN 0-662-63263-X

TABLES DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....3

DESCRIPTION DU PROGRAMME5

Renseignements généraux5

Aperçu du programme.....5

Opérations portuaires6

Objectifs du programme6

Administration du programme7

Droits afférents à l'usage7

ACTIVITÉS DE CESSIION8

La Politique maritime nationale8

Fonds de cession.....8

Transferts réalisés.....9

Autres considérations9

Inventaire des ports publics soustraits a la loi10

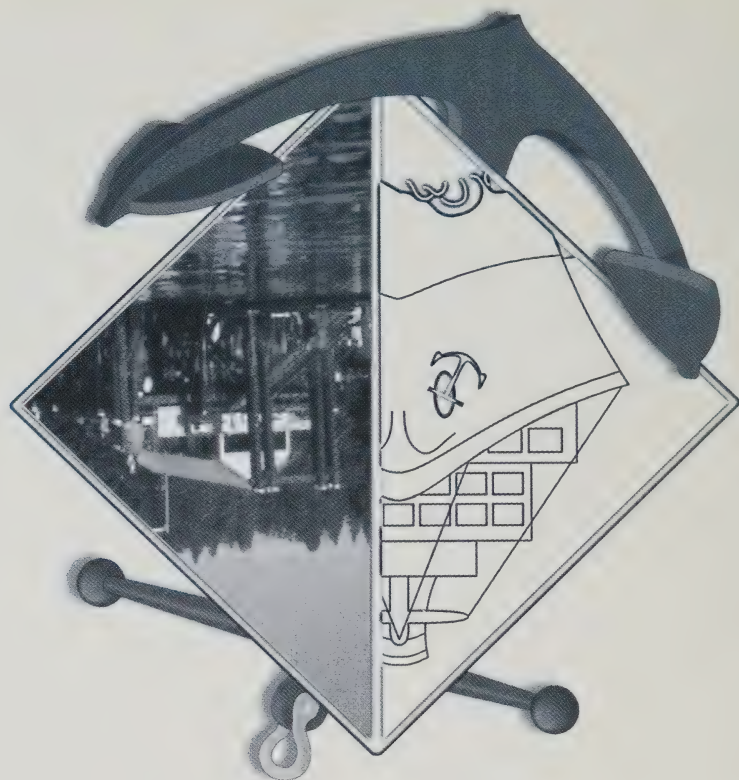
Inventaires des sites cédés11

ÉTAT DES REMISES POUR 1996-1997.....12

EXAMEN FINANCIER.....13

Liste des états financiers14

Postulats, normes et conventions comptables14



PROGRAMMES PORTUAIRES ET CESSION

CA1
T60
-P73

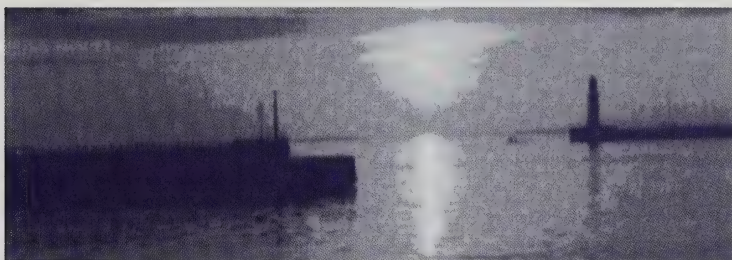
document
1998-1999

TP6165



Transport Canada
Programs and
Divestiture

Transports Canada
Programmes
et cessions



P o r t P r o g r a m s a n d D i v e s t i t u r e

1 9 9 7 / 1 9 9 8

Annual Report on the Financial Operation
of Canada's Public Harbours and Ports



Canada

Foreword

I am pleased to submit to Parliament this fifteenth Annual Report of Canada's public harbours and port facilities. This report is presented pursuant to Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (RSC 1985).

The public port system in Canada, which supports the safe and efficient movement of vessels and the transfer of cargo, makes a significant contribution to continuing regional economic growth. Twenty per cent of the nation's marine cargo moves through local public ports which are a vital element in many communities across the country.

While the responsibility for overall administration and operation of our public ports rests with Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate, day-to-day administration at the local level is generally provided by harbour masters and wharfingers. These fee-of-office appointees provide a valuable service and I would like to take this opportunity to express my appreciation to all dedicated port personnel who provide sound administration for the benefit of so many Canadian communities.

As a result of the National Marine Policy being introduced in December 1995, the importance of Canada's ports to the national interest was made clear to all Canadians. The National Marine Policy was designed to ensure that Canadians have the port system that meets their needs and is affordable. I am certain that, at the end of the transition process, this goal will be achieved.

The *Canada Marine Act* was introduced into Parliament on October 2, 1997, as Bill C-9, passing through the House and Senate and receiving Royal Assent on June 11, 1998. The port sections of this law are currently scheduled to come into force early in 1999 with the intent of helping commercialize and strengthen Canada's marine sector and to make it easier for ports to operate according to business principles. At that time, the *Public Harbours and Port Facilities Act* will be repealed.

I trust that the information contained within this report will provide readers with a better appreciation of the public harbours and ports currently administered under the *Public Harbours and Port Facilities Act*.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. Collenette', with a long, sweeping underline that extends to the left.

David M. Collenette
Minister of Transport

ISBN Number: 0-662-63970
Catalog #: T36-1/1 1998

Contents

Foreword	1
I Program Description.....	4
Background	4
Program Overview	4
Port Operations	4
Program Objectives	5
Program Administration.....	5
User Fees	5
II Divestiture Activities.....	6
The National Marine Policy	6
The Port Divestiture Fund	6
The Port Transfer Fund	6
Progress in 1997-1998.....	6
Other Considerations	6
III Statement of Remissions for 1997-1998	8
IV Financial Review	9
Expenditures	9
Listing of Financial Statements	10
Accounting Conventions	10
Schedule 1	11
Schedule 2	12

I Program Description

Background

The Minister shall, within nine months after the end of each fiscal year, prepare a report showing the financial operations of all public harbours and public port facilities for that fiscal year and shall lay a copy of the report before Parliament on any of the first fifteen days that either House of Parliament is sitting after the Minister completes the report.

Section 26 of the *Public Harbours and Port Facilities Act* (R.S., c. P-29)

This report, which has been prepared to meet the above-mentioned requirement, includes only the public harbours and port facilities administered under the *Public Harbours and Port Facilities Act*. It excludes ports of the Canada Ports Corporation and ports administered as Harbour Commissions. These ports fall under other Acts and have other reporting requirements.

Under the new *Canada Marine Act* the Minister shall, for each of the first four fiscal years following the coming into force of the public ports section of that Act, prepare a report on the progress of the public ports divestiture program and the continuing management of public ports and port facilities during that year. This report will be laid before each House of Parliament within three months of the end of each fiscal year.

Program Overview

The *Public Harbours and Port Facilities Act* assigns to the Minister of Transport control and management of all harbours, wharves, piers and breakwaters that are the property of Canada and not the responsibility of another Minister. Consequently, during fiscal year 1997-1998, the Port Programs and Divestiture Directorate maintained, administered and developed public port facilities and public harbours at the 234 sites that remain within their responsibility.

Work done at these sites primarily assists commercial transportation which, in this case, includes vessels that transport commodities, goods, or passengers. Fishing and recreational activities, which fall under the mandate of the Department of Fisheries and Oceans, and ferry services are usually excluded. However, the Port Programs and Divestiture Directorate does administer some ports that support fishing, recreational or ferry activities at locations where it is economical for several types of users to share the same facilities.

Port Operations

Public ports vary greatly in size, complexity and regional significance. In isolated areas, where no rail or road links exist and air transport may be prohibitively expensive, these ports provide the basic transportation link for the supply of essential goods and passenger service.

In other locations, ports may provide efficient transportation for bulk commodities with relatively low value per unit of cargo volume or weight, such as ore concentrates, pulpwood and grain.

Whether a port supports an isolated community or several large industries, Transport Canada's operational role is normally limited to enforcing regulations regarding facility use, monitoring port operations and collecting user fees. Services such as cargo handling are supplied by the private sector.

Since most public ports do not generate sufficient revenues to cover their capital, operating and administrative costs, they are also funded by Parliamentary appropriation.

Program Objectives

The ports administered directly by Transport Canada are linked to, and share objectives with, the Canada Ports Corporation and the Harbour Commissions. All work towards a port system that:

- contributes to the achievement of Canada's international trade objectives as well as national, regional and local economic and social objectives;
- is efficient;
- provides port users with accessible and equitable transportation services; and
- is coordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Program Administration

The program is administered by Transport Canada's Port Programs and Divestiture Directorate in cooperation with regional offices located in St. John's, Nfld., Dartmouth, N.S., Québec City, Qué., Toronto, Ont. and Vancouver, B.C.

Local port administration varies according to the complexity of local operations. Three sites, Cap-aux-Meules, Qué., Victoria, B.C., and Charlottetown, P.E.I., are supervised by full-time public servants who serve as port managers. In most cases, Transport Canada is represented locally by fee-of-office appointees who are compensated on a commission basis from a percentage of the fees collected from port users. These individuals, known as harbour masters and wharfingers, are appointed by the Minister of Transport and are as active as traffic demands.

User Fees

User fees are assessed under the *Public Harbours and Port Facilities Act* and its associated regulations according to trade practice. Typical charges include:

Harbour dues	A charge assessed against a vessel according to its size and registry.
Berthage	A charge for occupying a berth at a port. The charge is based on the vessel's size and its length of stay.
Wharfage	A charge for moving cargo over a public wharf. The fee is based on cargo type with a rate per tonne or cubic metre.
Storage	A charge for use of sheds or open space for assembling or distributing cargos. The charge depends on space occupied and duration of use.
Letting	A rent, usually based on the market value of the property.

Transport Canada publishes a tariff schedule for all charges except lettings. Tariff rates are approved by the Governor in Council.

If Transport Canada must undertake improvements for the benefit of a major user, the Department may supplement or replace these tariffs with negotiated contracts designed to improve the overall rate of cost recovery on investment. All revenues, excluding commissions paid to harbour masters and wharfingers, are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

II Divestiture Activities

The National Marine Policy

The National Marine Policy, introduced in December 1995, outlined the intent of the Government of Canada to rationalize the Canadian transportation system. One initiative within this policy framework is Port Divestiture which has seen 315 of the 549 ports operated by Transport Canada either deproclaimed, transferred to provincial, municipal or local interests across the country or demolished.

In each region, notice was given of Transport Canada's intent to divest itself of regional/local port operations. This was followed by general information meetings to inform the public and port users of the details involved at each facility.

Groups showing interest in a given port signed a Letter of Intent and a Disclosure of Information Agreement with Transport Canada. Regional Divestiture Teams have undertaken the task of completing background documentation such as site appraisals, environmental baseline studies and title searches.

The Port Divestiture Fund

The divestiture initiative is being facilitated with a six year, \$125 million, Port Divestiture Fund which is intended to ease the transfer process by reducing the initial economic impact of port transfers.

This fund is being used, for example, to provide assistance in bringing existing port property up to minimum safety or operating standards or to make a lump-sum payment to facilitate the take-over of a port. In addition, the Port Divestiture Fund may cover a portion of costs incurred by the new owner or operator in complying with regulatory or insurance requirements or in reducing potential liability. Finally, this fund may assist local groups, communities or other interests in taking over a collection of ports and to achieve cost savings by rationalizing infrastructure.

If no interest is shown in a negotiated transfer of a facility, then the port will be offered for sale by public tender. If there is still no interest shown, a decision will then be made concerning the future need for the facility.

The Port Divestiture Fund has, as of March 31, 1998, been accessed for a total of \$14,933,000.

The Port Transfer Fund

The Port Transfer Fund is used to fund expenditures for land surveys, legal title searches, property appraisals, environmental assessments, the hiring of financial advisors and other administrative expenses.

With the expenditures for 1997/98 included, the Port Transfer Fund has been accessed for a total of \$13,587,000 since the beginning of the program.

Progress in 1997-1998

As of March 31, 1998, a total of 315 of the 549 ports under the administration of the Port Programs and Divestiture Directorate had been transferred, deproclaimed or demolished.

During the past year, the divestiture program successfully transferred a number of ports to provincial governments (2), the Department of Fisheries and Oceans (2) and to local interests (9). In addition to these transfers, one site at Ladysmith, British Columbia, was demolished. In total, 14 successful divestitures took place during the period covered in this report – April 1, 1997 to March 31, 1998.

Other Considerations

Under Part II of the *Canada Marine Act* (CMA), expected to become effective early in 1999, the provisions of the *Public Harbours and Port Facilities Act* will be incorporated into the CMA. This will provide a continuity of management and administration of public ports under the administration of the Minister of Transport while the divestiture program continues.

As outlined in the *Canada Marine Act*, the Minister will continue to be responsible for the management of regional/local ports that have not been transferred by the end of the port divestiture program in 2002.

The Government of Canada will continue to operate a limited number of remote ports unless other levels of government or local interests express a willingness to acquire these facilities. Operating economies will continue to be sought where possible.

III Statement of Remissions for 1997-1998

Section 14 (1) of the *Public Harbours and Port Facilities Act* states that "Subject to any regulation made by the Governor in Council, the Minister may remit any rate, toll, fee or other charge or any interest thereon and may enter into contracts agreeing to the payment of rates, tolls, fees or other charges in place of those imposed or prescribed by the Governor in Council." Subsection (3) states that "A statement of each remission of one thousand dollars or more granted under subsection (1) shall be included in the annual report of the Minister to Parliament."

There were two substitution contracts in fiscal year 1997-1998:

A substitution contract between Transport Canada and Imperial Oil of Canada Limited resulted in a remission of \$129,064.82.

A substitution contract between Transport Canada and Sifto Canada Incorporated resulted in a remission of \$535,569.02

IV Financial Review

1997-1998 total expenditures and revenues are shown below (\$000s):

Expenditures

Operating and maintenance	\$25,720	
Capital	\$ 1,905	
Gross expenditures		\$27,625

Revenue

Gross revenue	(\$20,719)	
Commissions, E.I. and C.P.P.	\$1,650	
Net revenue		(\$19,069)

Total Net Expenditures	\$8,556
-------------------------------	----------------

Grants and Contributions	\$1,511
---------------------------------	----------------

Net revenue for the program in 1997-1998 totalled \$19.07 million. Under the terms of the *Public Harbours and Port Facilities Act*, harbour masters and wharfingers receive a set commission rate on tariff revenues collected from their respective ports. The remaining funds are vote-netted against operating and maintenance expenditures.

Additional Consolidated Revenue Fund receipts of \$1,259,000 were also collected from the sale of a number of ports.

In 1997-1998, approximately 190 harbour masters and wharfingers represented Transport Canada at its public ports. For those appointees receiving commissions, the average annual commission paid was roughly \$8,690. Appreciation must be expressed to all appointees who provided sound port administration to the benefit of their community.

Of the 234 public port sites remaining with Transport Canada, 30 major commercial ports accounted for revenue of \$16,152,000 or 78% of gross revenue. Port-specific revenues provide a good indicator of the level of commercial activity at a port. They understate the level of total port activity, however, as many ports have larger volumes of smaller craft that use facilities but pay minimal fees.

For 1997-1998 the Port Divestiture Fund provided \$1,855,000 in support of divestiture related expenditures, consisting of \$395,000 in capital expenditures and \$1,460,000 in grants and contributions. Since the beginning of the program in 1996, this fund has been accessed for a total of \$14,933,000.

The Port Transfer Fund was accessed for \$7,140,000 in 1997-1998 to aid the process. Since the beginning of the program, the Port Transfer Fund has provided a total of \$13,587,000.

Since the divestiture program is not moving as quickly as previously planned, additional funds will most likely be required. Our new estimate is that additional funds will be required to bring the Port Transfer Fund up to a total of \$40 million. The additional funding will be sourced from existing departmental reference levels and has received departmental approval-in-principle.

Listing of Financial Statements

Schedule 1	Consolidated statement of gross revenues, from 1988-1989 to 1997-1998
Schedule 2	Consolidated statement of gross revenues, by major type

Accounting Conventions

In 1997-1998, Transport Canada received revenue or made expenditures at many of the 234 sites which remain a departmental responsibility. In some cases these sites consist of only a public harbour with limited shore facilities or simply a land interest.

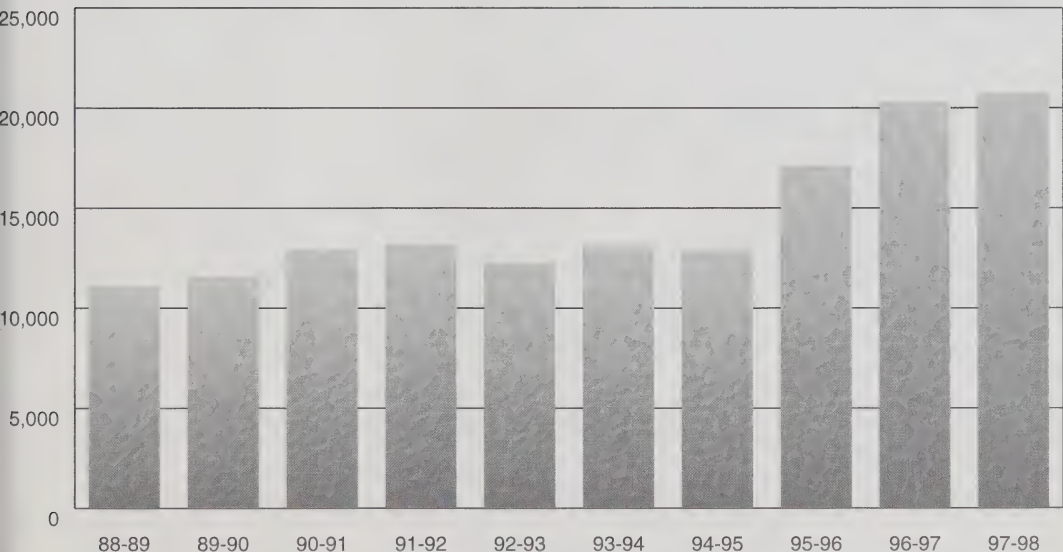
All 1997-1998 expenditures are reported on a modified cash basis consistent with the "Public Accounts" presentation. Specifically excluded are the expenses of depreciation, accommodation, and common services provided by PWGSC as well as grants-in-lieu of taxes paid by PWGSC on Transport Canada's behalf.

Public Harbours and Port Facilities

Consolidated Statement of Gross Revenues 1988-1989 TO 1997-1998 (\$000)

Fiscal Year	Gross Revenues	Change over previous year (%)
1988 - 1989	11,102	5.8
1989 - 1990	11,564	4.2
1990 - 1991	12,922	11.7
1991 - 1992	13,162	1.9
1992 - 1993	12,296	-6.6
1993 - 1994	13,074	6.3
1994 - 1995	12,922	-1.2
1995 - 1996	17,143	32.7
1996 - 1997	20,303	18.4
1997 - 1998	20,719	2.0

Gross Revenues (\$000)



Public Harbours and Port Facilities

Consolidated Statement of Gross Revenues by Major Type (\$000)

Type of Revenue	1997-1998	1996-1997	Change over previous year (%)	1997-1998 Distribution (%)	1996-1997 Distribution (%)
Wharfage	9,752	10,245	- 5.0	47.1	50.5
Storage	418	553	- 24.0	2.0	2.7
Berthage	2,036	2,666	- 23.6	9.8	13.1
Harbour Dues	3,383	2,941	15.0	16.3	14.5
Rentals & Permits	4,638	3,447	34.5	22.4	17.0
Other	492	451	9.0	2.4	2.2
TOTAL	20,719	20,303	2.0	100	100

Ports et installations portuaires publics

Annexe 2

État consolidé des recettes brutes par type principal
(en milliers de dollars)

Type de recettes	1997-1998	1996-1997	Changement par rapport à l'année précédente (%)	Répartition 1996-1997 (%)	Répartition 1997-1998 (%)
Quayage	9 752	10 245	- 5,0	47,1	50,5
Entreposage	418	553	-24,0	2,0	2,7
Amarrage	2 036	2 666	- 23,6	9,8	13,1
Droits de port	3 383	2 941	15,0	16,3	14,5
Loyers et permis	4 638	3 447	34,5	22,4	17,0
Autre	492	451	9,0	2,4	2,2
TOTAL	20 719	20 303	2,0	100	100

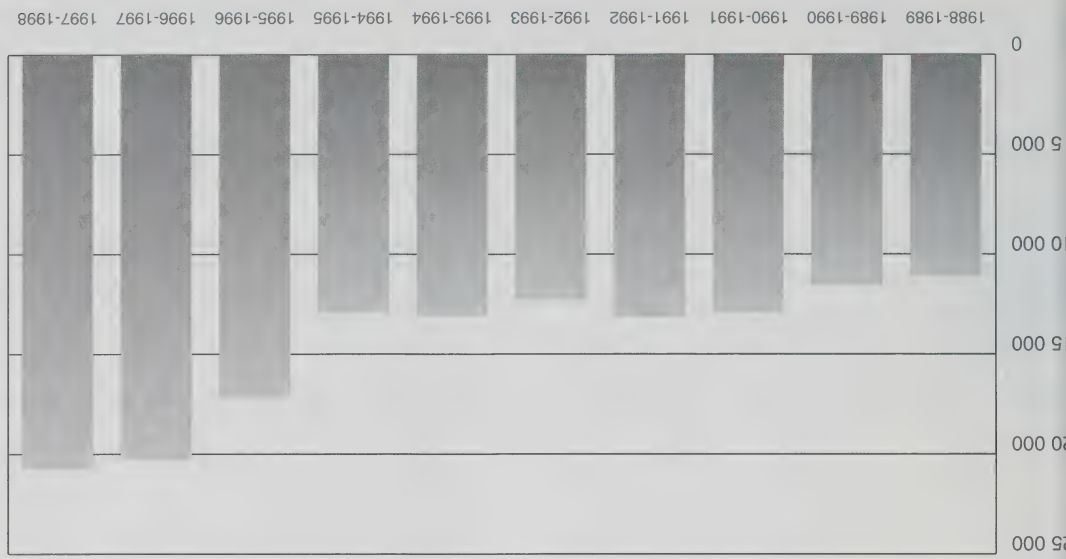
Ports et installations portuaires publics

Etat consolidé des recettes brutes
1988-1989 à 1997-1998 (en milliers de dollars)

Exercice	Recettes brutes	Changement par rapport à l'année précédente (%)
----------	-----------------	---

1988 - 1989	11 102	5,8
1989 - 1990	11 564	4,2
1990 - 1991	12 922	11,7
1991 - 1992	13 162	1,9
1992 - 1993	12 296	-6,6
1993 - 1994	13 074	6,3
1994 - 1995	12 922	-1,2
1995 - 1996	17 143	32,7
1996 - 1997	20 303	18,4
1997 - 1998	20 719	2,0

Recettes brutes (en milliers de dollars)



Liste des états financiers

Annexe 1	État consolidé des recettes brutes, de 1988-1989 à 1997-1998
Annexe 2	État consolidé des recettes brutes, par principal type.

Postulats, normes et conventions comptables

En 1997-1998, Transports Canada a reçu des recettes ou fait des dépenses à bon nombre des 234 sites qui demeurent la responsabilité du ministère. Dans certains cas, le site n'est qu'un port public doté de peu d'installations côtières, ou tout simplement un terrain.

Le compte rendu de toutes les dépenses de l'exercice 1997-1998 utilise la comptabilité de caisse modifiée en accord avec la présentation « Comptes publics ». Le compte rendu exclut expressément les frais d'amortissement et d'hébergement ainsi que les services courants fournis par TPSCGC, de même que les subventions tenant lieu de taxes payées par TPSCGC au nom de Transports Canada.

On trouvera ci-après les dépenses et les recettes totales pour l'exercice 1997-1998 (en milliers de dollars).

Dépenses	
Exploitation et entretien	25 720 \$
Immobilisations	1 905 \$
Dépenses brutes	27 625 \$
Recettes	
Recettes brutes	(20 719 \$)
Commissions, A.E. et R.P.C.	1 650 \$
Recettes nettes	(19 069 \$)
Total des dépenses nettes	8 556 \$
Subventions et contributions	1 511 \$

Les recettes nettes du programme en 1997-1998 ont été de 19,07 millions de dollars. En vertu des modalités de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques*, les directeurs de port et les gardiens de quai reçoivent une commission qui est en fonction d'un taux fixe appliqué aux recettes perçues au titre des droits à leur port. Le reste des fonds est porté en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

Des recettes au Trésor additionnelles de 1 259 000 \$ proviennent de la vente d'un certain nombre de ports. En 1997-1998, environ 190 directeurs de port et gardiens de quai représentaient Transports Canada dans les ports publics. Dans le cas des personnes nommées à ces postes et recevant des commissions, la rémunération annuelle moyenne était d'environ 8 690 \$. Il faut remercier toutes les personnes nommées qui ont su bien administrer les ports au profit des collectivités locales.

Parmi les 234 ports publics qui restent à Transports Canada, 30 ports commerciaux importants ont généré des recettes de 16 152 000 \$, soit 78 % des recettes brutes. Les recettes propres à un port sont un bon indicateur du niveau d'activité commerciale qu'on y retrouve. Elles sous-estiment cependant l'importance du niveau de l'activité portuaire totale, puisque bon nombre de ports desservent un nombre élevé de petits navires qui, bien qu'ils utilisent les installations, ne paient que des droits minimaux.

Pour 1997-1998, le Fonds de cession a versé 1 855 000 \$ à titre d'aide aux dépenses connexes de cession, dont 395 000 \$ en dépenses en capital et 1 460 000 \$ en subventions et en contributions. Depuis le début du programme, en 1996, ce fonds a procuré un total de 14 933 000 \$.

Le Fonds de transfert a produit 7 140 000 \$ en 1997-1998 dans le but d'aider le processus. Depuis le début du programme, ce fonds a procuré un total de 13 587 000 \$.

Cependant, comme le programme de cession ne progresse pas aussi rapidement que prévu auparavant, des fonds supplémentaires seront probablement requis pour amener le Fonds de transfert des ports à un total de 40 millions de dollars. Ayant reçu l'approbation de principe du Ministère, les fonds supplémentaires requis proviendront des niveaux de référence ministériels existants.

III État des remises pour 1997-1998

L'Article 14 (1) de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* précise que « Sous réserve des règlements pris par le gouverneur en conseil, le ministre peut faire remise des droits, taxes ou autres frais et des intérêts correspondants; il peut en outre accepter, par contrat, des droits, taxes ou autres frais différents de ceux qui sont fixés par le gouverneur en conseil ». Le paragraphe (3) mentionne que « Toute remise s'élevant à au moins mille dollars doit être déclarée dans le rapport annuel du ministre au Parlement ».

Il y a eu deux contrats de remplacement au cours de l'année fiscale 1997-1998. Le premier contrat de remplacement intervenu entre Transports Canada et Imperial Oil of Canada Limited a donné lieu à une remise de 129 064,82 \$.

Le second contrat de remplacement conclu par Transports Canada et Sifto Canada Incorporated a donné lieu à une remise de 535 569,02 \$.

Transferts réalisés en 1997-1998

En date du 31 mars 1998, 315 des 549 installations sous la responsabilité de la Direction générale des programmes portuaires et cession avaient été transférées, déclassées ou démolies. Dans le cadre du programme de cession, plusieurs ports ont été cédés avec succès à des gouvernements provinciaux (2), au ministère des Pêches et des Océans (2) et à des intérêts locaux (9) au cours de l'année précédente. En outre, un site à Ladysmith, en Colombie-Britannique, a été démolit. Au total, 14 cessions réussies ont eu lieu au cours de la période couverte dans le présent rapport - du 1^{er} avril 1997 au 31 mars 1998.

Autres considérations

Dans la Partie II de la *Loi maritime du Canada*, censée entrer en vigueur au début de 1999, les dispositions de la *Loi sur les ports et installations portuaires publiques* seront incorporées dans la *Loi maritime du Canada*, ce qui assurera une continuité dans la gestion et l'administration des ports publics sous l'administration du ministre des Transports pendant que se poursuit le programme de cession. En vertu de la *Loi maritime du Canada*, le Ministre continuera d'être responsable de la gestion des ports régionaux/locaux qui n'ont pas été transférés d'ici la fin du Programme de cession des ports en 2002. Le gouvernement du Canada continuera d'exploiter un petit nombre de ports éloignés, à moins que d'autres paliers de gouvernement ou intérêts locaux ne se montrent prêts à acquérir les installations en question. On continuera de chercher à réduire les coûts d'exploitation partout où ce sera possible.

II Activités de cession

La Politique maritime nationale

La Politique maritime nationale de 1995 expose les grandes lignes de l'intention du gouvernement du Canada de rationaliser le réseau de transport canadien. La cession de ports est l'une des initiatives réalisées dans le cadre de cette politique; 315 des 549 ports exploités par Transports Canada à travers le pays ont été, soit transférés à des intérêts provinciaux, municipaux ou locaux, ou démolis ou encore soustraits à l'application de la *Loi sur les ports et installations publics*. Dans chaque région, Transports Canada a fait part de son intention de se départir de l'exploitation de ports régionaux ou locaux. Le ministère a ensuite tenu des réunions d'information générale visant à renseigner le public et les usagers des ports sur les détails propres à chaque installation. Les groupes manifestant de l'intérêt pour un port ont signé une déclaration d'intention et une entente sur la divulgation des renseignements avec Transports Canada. Des équipes régionales de cession ont ensuite entrepris la tâche de préparer les documents préliminaires requis tels que les évaluations de sites, les études de base environnementales et les recherches de titres.

Fonds de cession

La cession est facilitée par un fonds de 125 millions de dollars étalé sur six ans et destiné à rendre le processus plus aisé en réduisant l'incidence économique initiale des transferts. Ce fonds sert par exemple, à rendre les propriétés portuaires actuelles conformes aux normes minimales de sécurité ou d'exploitation ou à faire un paiement forfaitaire qui facilitera la prise de contrôle d'un port. En outre, le Fonds de cession peut couvrir une partie des coûts engagés par le nouveau propriétaire ou se rendre conforme aux exigences réglementaires ou en matières d'assurances, ou pour réduire sa responsabilité potentielle. Enfin, le fonds peut aider les groupes, les collectivités ou les autres intérêts locaux à prendre le contrôle d'une collection de ports et à réaliser des économies de coûts en rationalisant l'infrastructure. Quand personne ne manifeste de l'intérêt pour le transfert d'une installation, le port est offert au public par l'intermédiaire d'un appel d'offres public. Si cette démarche ne suscite aucun intérêt, le Ministère prend alors une décision concernant le besoin futur de l'installation. En date du 31 mars 1998, le Fonds de cession a procuré un total de 14 933 000 \$.

Fonds de transfert

Le Fonds de transfert est utilisé pour financer les dépenses relatives aux arpentages, aux recherches de titres, aux évaluations de la propriété, aux autres frais d'administration, à l'embauche de conseillers financiers et aux autres frais d'administration. Avec les dépenses pour 1997-1998, le Fonds de transfert a produit un total de 13 587 000 \$ depuis le début du programme.

Objectifs du programme

Les ports administrés directement par Transports Canada sont liés à la Société canadienne des ports et aux commissions portuaires, et ils en partagent les objectifs. Tous collaborent à la création d'un réseau portuaire qui :

- contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce international, de même qu'à celle des objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;
- est efficient;
- fournit aux usagers des services de transport accessibles et équitables; et
- est coordonné avec les autres activités maritimes ainsi qu'avec les réseaux de transport de surface et aérien.

Administration du programme

Le programme est administré par la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada, en coopération avec les bureaux régionaux situés à St. John's (T.-N.), Dartmouth, (N.-É.), Québec (Qué.), Toronto (Ont.) et Vancouver (C.-B.). L'administration d'un port local varie selon la complexité des opérations locales. Trois sites, Cap-aux-Meules (Qué.), Victoria (C.-B.) et Charlottetown (I.-P.-É.), sont supervisés par des fonctionnaires à temps plein qui agissent comme gestionnaires de port. Dans la plupart des cas, Transports Canada est représenté localement par des personnes nommées à leur poste et dont la rémunération consiste en une commission basée sur un pourcentage des droits perçus des usagers du port. Ces personnes, que l'on appelle directeurs de port et gardiens de quai, sont nommées par le ministre des Transports et leurs activités sont en fonction des exigences du trafic local.

Droits afférents à l'usage

Les droits afférents à l'usage sont établis en vertu de *la Loi sur les ports et installations portuaires publics*, selon la pratique commerciale. Parmi les droits types, on retrouve les :

- Droits de port**
Droits établis d'après la taille et l'immatriculation du navire.
- Droits d'amarrage**
Droits afférents à l'occupation d'un poste à quai dans un port. Les droits sont en fonction de la taille du navire et de la durée du séjour.
- Droits de quaiage**
Droits afférents au débarquement d'une cargaison sur un quai public. Les droits sont en fonction du type de cargaison et sont établis à partir d'un tarif à la tonne ou au mètre cube.
- Droits d'entreposage**
Droits afférents à l'utilisation de hangars ou d'un espace ouvert pour l'assemblage ou la répartition des cargaisons. Les droits dépendent de l'espace occupé et de la durée de l'utilisation.
- Frais de location**
Loyer, habituellement en fonction de la valeur marchande de la propriété.

Transports Canada publie la liste des droits relatifs à tous les frais, à l'exception des frais de location. Les droits sont approuvés par le gouverneur en conseil. Lorsque Transports Canada doit améliorer des installations au profit d'un usager important, le ministère peut augmenter les droits ou les remplacer par des contrats visant à améliorer le taux global de récupération des coûts des immobilisations. Toutes les recettes, sauf les commissions payées aux directeurs de port et aux gardiens de quai, sont portées en réduction des dépenses d'exploitation et d'entretien.

I Description du programme

Renseignements généraux

Dans les neuf mois suivant la fin de chaque exercice, le ministre établit un rapport sur les opérations financières de tous les ports et installations portuaires publics au cours de l'exercice et le dépose devant le Parlement dans les quinze premiers jours de séance de l'une ou l'autre chambre suivant son achèvement.

Article 26 de la Loi sur les ports et installations portuaires publics (L.R. 1985, ch. P-29)

Ce rapport, qui a été préparé dans le but de satisfaire à l'exigence mentionnée ci-dessus, ne traite que des ports et installations portuaires publics administrés en vertu de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publics*. Les ports de la Société canadienne des ports ainsi que les ports administrés en tant que commission portuaire sont exclus. Ces ports sont régis par d'autres lois et soumis à d'autres exigences en matière de production de rapports.

En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* et pour chacun des quatre premiers exercices suivant l'entrée en vigueur de l'article sur les ports publics de cette loi, le Ministre établit un rapport sur l'état d'avancement du programme de cession des ports publics et sur la gestion périodique des ports publics et des installations portuaires au cours de l'exercice. Ce rapport sera déposé devant les deux Chambres dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice.

Aperçu du programme

La *Loi sur les ports et installations portuaires publics* attribuée au ministre des Transports le contrôle et la gestion de tous les havres, quais, jetées et brise-lames dont le Canada est propriétaire et qui ne sont pas sous la responsabilité d'un autre ministre. En conséquence, durant l'exercice 1997-1998, la Direction générale des programmes portuaires et cession a vu au développement, à l'entretien et à l'administration d'installations portuaires et de ports publics aux 234 sites dont le Ministère est responsable.

Les travaux exécutés à ces sites par Transports Canada visent surtout à aider le transport commercial qui, dans le cas présent, inclut les navires qui transportent des produits, des marchandises ou des passagers. Les activités de pêche et les activités récréatives, qui font partie du mandat du ministère des Pêches et des Océans, et les services de traversier sont habituellement exclus. Cependant, la Direction générale des programmes portuaires et cession administre un certain nombre de ports qui soutiennent des activités de pêches récréatives ou de traversiers aux endroits où il s'avère économique de faire partager les installations par plusieurs types d'usagers.

Opérations portuaires

La taille, la complexité et l'importance régionale des ports publics varient énormément. Dans les régions isolées, là où il n'existe aucun lien ferroviaire ou routier et où le coût du transport aérien s'avère prohibitif, ces ports fournissent le lien de transport de base qui permet l'approvisionnement en marchandises et en denrées essentielles ainsi que le transport de passagers.

Dans d'autres localités, le port peut permettre le transport efficace de produits en vrac dont la valeur par unité de volume de cargaison ou de poids est relativement faible, tels que les concentrés de minéral, le bois à pâte et les céréales.

Qu'il s'agisse pour le port d'appuyer une collectivité isolée ou plusieurs industries importantes, le rôle opérationnel de Transports Canada se limite normalement à voir à l'application des règlements relatifs à l'utilisation des installations, à superviser les opérations portuaires et à percevoir les droits afférents à l'usage. Les services tels que la manutention des cargaisons sont fournis par le secteur privé.

Comme les recettes de la plupart des ports publics ne suffisent pas à défrayer les coûts des immobilisations, d'exploitation et administratifs, ceux-ci sont également financés par des crédits parlementaires.

Table des matières

Avant-propos	1
Description du programme	4
Renseignements généraux	4
Aperçu du programme	4
Opérations portuaires	4
Objectifs du programme	5
Administration du programme	5
Droits afférents à l'usage	5
Activités de cession	6
La Politique maritime nationale	6
Fonds de cession	6
Fonds de transfert	6
Transferts réalisés en 1997-1998	7
Autres considérations	7
État des remises pour 1997-1998	8
Examen financier	9
Liste des états financiers	10
Postulats, normes et conventions comptables	10
Annexe 1	11
Annexe 2	12

Numéro ISBN : 0-662-63970
Catalogue : T36-1/1 1998

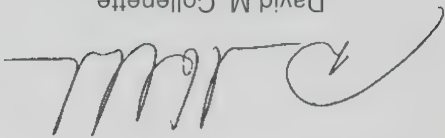
J'ai l'honneur de déposer devant le Parlement le quinzième rapport annuel concernant les ports et installations portuaires publics du Canada. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 26 de la *Loi sur les ports et installations portuaires publics* (L.R.C. 1985).

Le réseau portuaire public du Canada, qui appuie la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires et du transfert des cargaisons, contribue de façon importante au maintien de la prospérité économique dans les régions. Vingt pour cent des marchandises transportées par bateau au Canada passent par les ports publics locaux dont l'importance est vitale pour de nombreuses collectivités au pays.

Éien qu'il incombe à la Direction générale des programmes portuaires et cession de Transports Canada d'assurer l'administration et l'exploitation générales de nos ports publics, ce sont habituellement les directeurs de port et les gardiens de quai qui voient à l'administration journalière au niveau local. Ces personnes nommées et rémunérées à l'acte fournissent un service précieux et j'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tout le personnel portuaire dévoué qui assure la bonne administration des installations au profit d'un si grand nombre de collectivités canadiennes.

L'introduction de la Politique maritime nationale en décembre 1995 a révélé à tous les Canadiens l'importance des ports du Canada pour l'intérêt national. Cette politique vise à garantir aux Canadiens un système portuaire qui satisfait leurs besoins à un coût abordable. Je suis certain que nous aurons atteint cet objectif à la fin du processus de transition en cours.

La *Loi maritime du Canada* a été introduite au Parlement le 2 octobre 1997, sous le nom de *Projet de loi C-9*, puis adoptée par la Chambre des communes et le Sénat et a reçu la sanction royale le 11 juin 1998. Les articles de cette loi relatifs aux ports ont été prévus d'entrer en vigueur au début de 1999 dans l'intention d'aider à renforcer et à commercialiser le secteur maritime canadien et de permettre aux ports d'évoluer plus facilement en conformité avec les principes commerciaux. Suite à quoi, la *Loi sur les ports et les installations portuaires publics* sera abolie. J'espère que l'information contenue dans le présent rapport permettra aux lecteurs de mieux apprécier les havres et les ports publics administrés en ce moment en vertu de la *Loi sur les ports et les installations portuaires publics*.

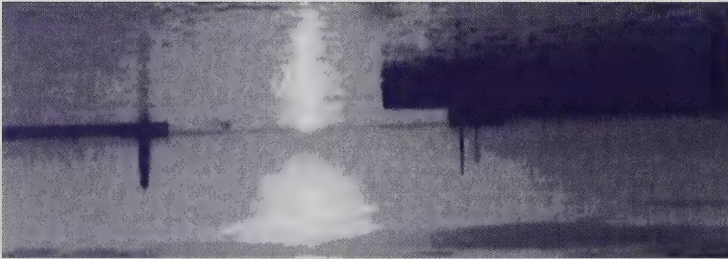


David M. Collenette
Ministre des Transports

Rapport annuel sur les opérations financières
des ports et installations portuaires publics
du Canada

1 9 9 7 / 1 9 9 8

Programmes
portuaires et cessions



Transports Canada
Programmes
et cessions

Transport Canada
Programs and
Divestiture

